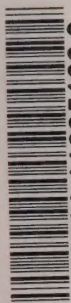


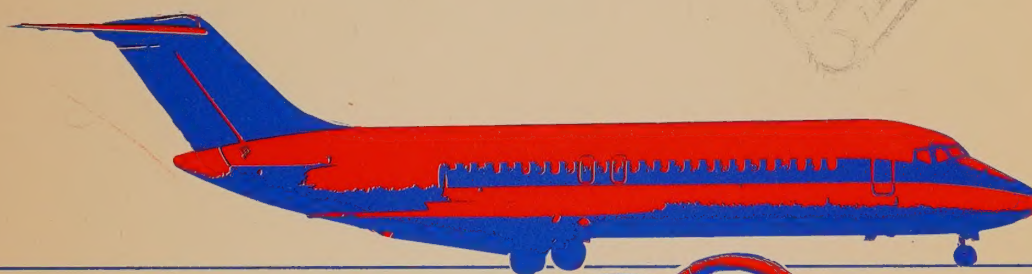
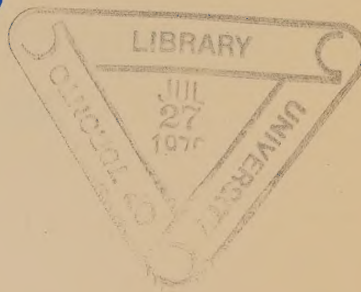
CAI
T1125
P11

Compendium
Publication



3 1761 11635166 9

Passenger Air Transportation and Tourism in Canada 1976



Canada

PASSENGER AIR TRANSPORTATION AND TOURISM IN CANADA

1976



Canadian Government
Office of Tourism

Office de tourisme
du Canada

April 1, 1977



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116351669>

PREFACE

This publication presents a perspective on passenger air transportation and tourism.

The price of air transportation received considerable attention, particularly in the early 1970's, when views were frequently expressed to the effect that costs to the consumer for air travel within Canada were higher than those for air travel from Canada to some other countries. In view of the importance of this subject, the Canadian Government Office of Tourism (CGOT) undertook "in-house" studies in 1973 and 1974 to determine the validity of these assertions.

These studies illustrated that, with the odd exception, when common factors were applied as a basis for comparison, the consumer costs for passenger travel on scheduled air services on transcontinental routes within Canada had a favourable relationship to the costs for scheduled air travel from Canada to other countries. This favourable consumer cost relationship could have applied to air charter travel had Air Carrier Regulations permitted the operation of Advance Booking Charters (ABCs) within Canada as they did from Canada to other countries.

As a result, a report titled "Passenger Air Transportation and Tourism in Canada 1975" was published. As this subject is of continuing importance, a study was made in the interests of updating the 1975 report. This publication is the result.

The importance of tourism to the growth and development of the Canadian economy is considerable. For example, in 1975 travel income from visitor spending totalled \$1.8 billion. *In 1976 this rose to \$1.9 billion.* This ranks tourism among the top five items in the Canadian export account. Total direct expenditure in Canada in 1975, including the amount spent by visitors, amounted to \$8.5 billion. *In 1976 this was \$9.2 billion.* In 1975, \$6.7 billion was expended by Canadians travelling in their own country. *In 1976 this rose to \$7.3 billion.*

The transportation sector in Canada benefitted from this \$9.2 billion in 1976 and accounted for approximately 23% of the total direct travel expenditure in 1976. This was divided amongst such Canadian transport services as air, water, motor coach, rail, highway systems and car rental agencies. Because travel by air is a highly visible mode of transport and a very important generator of tourism into and within Canada, this report concentrates on passenger air transportation.

TABLE OF CONTENTS

| Chapter | Page |
|---|------|
| PREFACE..... | I |
| TABLE OF CONTENTS..... | II |
| I INTRODUCTION..... | 1 |
| II COMMERCIAL AIR CARRIERS IN CANADA | 2 |
| Unit Toll Commercial Air Service — Definition..... | 2 |
| Charter Commercial Air Service — Definition | 2 |
| Canadian Air Carriers | 2 |
| — Transcontinental | 2 |
| — Regional | 2 |
| — Local Service | 2 |
| — Charter Service | 2 |
| Unit Toll Commercial Air Service between Canada and the United States..... | 2 |
| Maps Illustrating Unit Toll Points Served in North America: | |
| — Map 1: Air Canada..... | 4 |
| — Map 2: CP Air | 5 |
| — Map 3: Pacific Western Airlines, Nordair and Eastern Provincial Airways..... | 6 |
| — Map 4: Transair and Quebecair | 7 |
| Maps Illustrating Canada — United States Unit Toll Air Routes: | |
| — Map 5: Routes with rights for Canadian carriers to operate as of April 25, 1976..... | 8 |
| — Map 6: Routes with rights for U.S.A. carriers to operate as of April 25, 1976..... | 10 |
| III UNIT TOLL COMMERCIAL AIR SERVICE | 12 |
| Within Canada..... | 12 |
| — Economy, Standard or Coach | 12 |
| — First Class | 12 |
| — Excursion | 12 |
| — Youth | 13 |
| — Senior Citizen | 13 |
| — Group | 13 |
| — Family Fare Plan..... | 13 |
| — Discount 20 Air Travel North America Fare | 14 |
| — Inclusive Tour Basing..... | 14 |
| Other Route Groups | 14 |
| — Excursion | 14 |
| — Group | 15 |
| — Inclusive Tour Basing..... | 15 |
| IV CHARTER COMMERCIAL AIR SERVICE | 15 |
| Types of Charters | 15 |
| — Entity Charter | 15 |
| — Pro Rata Common Purpose Group Charter | 15 |
| — Advance Booking Charter (ABC)..... | 16 |
| — Inclusive Tour Charter (ITC) | 16 |
| V CONSUMER COSTS IN CANADA | 16 |
| Unit Toll Consumer Costs | 16 |
| — Relationship of consumer costs to distance travelled..... | 16 |
| — Comparison, in percentage terms, of Economy fare changes 1975 to 1976 Within Canada with those in other Route Groups..... | 17 |

| | |
|--|----|
| — Comparison of consumer costs Within Canada with those in other Route Groups. | 17 |
| — Table 1: Changes in Economy Fares for Route Groups, 1975 to 1976 | 17 |
| — Comparison of consumer costs of the "10-30 day" Excursion fares Within Canada with similar Excursion fares in other Route Groups and with the Charter Class Fares Canada-Europe. | 18 |
| — Table 2: Comparison of Consumer Costs for Economy and Excursion Fares Within Canada with those in other Route Groups — 1976 | 18 |
| — Consumer costs on non-Transcontinental Routes Within Canada — 1976 | 19 |
| — Table 3: Consumer Costs on non-Transcontinental Routes Within Canada — 1976. | 19 |
| — Comparison of Consumer Costs for Economy and Excursion Fares Within Canada to those Within-U.S.A. and Canada-Europe — March 1, 1977 | 20 |
| — Table 4: Comparison of Consumer Costs for Economy and Excursion Fares Within Canada to those Within-U.S.A. and Canada-Europe — March 1, 1977 | 20 |
| — Charter Consumer Costs | 20 |
| Findings on Consumer Cost in Canada | 21 |
| — Illustration 1: Comparison of Unit Toll and Charter Consumer Costs Within Canada — July 1, 1976 | 22 |
| VI CONCLUSIONS | 23 |
| Consumer Costs. | 23 |
| — Unit Toll | 23 |
| — Passenger Charters in Canada. | 23 |
| — Unit Toll Compared with Charters. | 23 |
| VII PERSPECTIVE | 23 |
| Historical trends in use of various modes of transport | 23 |
| — Table 5: Approximate number of passengers travelling by air on Inclusive Tour Charters originating in Canada destined for foreign countries and from foreign countries to Canada. | 24 |
| — Table 6: Approximate number of passengers travelling by air on Advance Booking Charters originating in Canada destined for foreign countries and from foreign countries to Canada. | 24 |
| — Data concerning ITC and ABC flights out of Canada in 1976 | 25 |
| SOURCES AND AUTHORITIES. | 25 |
| General. | 25 |
| Fares, Rates and Points Served. | 26 |
| Rules and Regulations | 26 |
| Definitions and Mileages | 26 |

CHAPTER I

INTRODUCTION

The prime objective of this publication is to present indepth information on the costs of passenger air transportation to the consumer in Canada as it relates to tourism during the year 1976. Again, though consumer costs for travel wholly within Canada are accentuated, comparisons are made between consumer costs of air transportation within Canada and those for travel between Canada and other countries and within the United States.

Much of the 1975 Passenger Air Transportation and Tourism in Canada report is valid for 1976.

As a ready reference, the salient features of this 1976 report that were applicable solely in 1976 and not in 1975 have in the interest of the reader, been accentuated with italic type.

Information valid in both 1975 and 1976 is in regular type.

This publication is organized in the following sequence:

- A brief overview of air carriers whose services/operations are relevant to tourism in Canada.
- Information concerning fares and rules in air carrier tariffs.
- An outline of significant aspects of Government of Canada and United States Regulations pertaining to air carrier charter operations.
- Quantifiable relationships of consumer air travel costs.

All information and data included in this report, unless stated otherwise, were in effect in 1976.

These data and the text related thereto are characterized by transportation terms and concepts. Those terms not defined later in the report are:

CONSUMER COSTS

Fares and per seat costs are based on round trip travel and, where applicable, include Canadian and U.S.A. federal air transportation taxes.

CANADIAN AIR TRANSPORTATION TAX

An 8% tax with a maximum of \$8.00 is assessed for each one-way or round-trip ticket purchased in Canada, for travel within Canada or from Canada to points in other countries.

UNITED STATES TRANSPORTATION TAX

A tax of 8% with no maximum is applied to transportation between points in United States and from a point in the United States to a point(s) in Canada that is within 225 miles from the Canada-United States border.

On travel from a point in Canada to United States and return to Canada, a \$3.00 departure tax is assessed on the United States-Canada portion.

GREAT CIRCLE MILEAGE

The shortest distance, in statute miles, between any two locations, measured in conformity with the curvature of the earth. It should be noted that only Round Trip (RT) Great Circle Mileage has been utilized in this report to provide a common basis for consumer costs.

COST PER PASSENGER MILE (c/pm)

The passenger's cost to be transported one mile.

CITY — PAIR

For purposes of this report this involves sample points between which there is considered to be existing and/or potential tourism travel, e.g., Edmonton-Montréal.

ROUTE GROUP

Arbitrarily selected geographical areas between or within which there is considered to be a significant volume of air travel.

These are: Within Canada
Canada-U.S.A.
Within U.S.A.
Canada-Mexico/Caribbean
Canada-Europe
Within Europe

INTERNATIONAL

Air travel from Canada to countries other than the United States, and between other countries.

TRANSBORDER

Air travel between Canada and the United States.

DOMESTIC

Air travel wholly within Canada.

TRANSCONTINENTAL ROUTES

For purposes of this report, Transcontinental routes are the licensed routes operated by CP Air and Air Canada across Canada. CP Air's northern British Columbia, Alberta and Yukon routes are not considered to be Transcontinental routes.

CHAPTER II

COMMERCIAL AIR CARRIERS IN CANADA

During 1976 as in 1975, there were approximately 1,100 air carriers licensed by the Air Transport Committee (ATC) of the Canadian Transport Commission (CTC) to provide one or more types of commercial air service into, within, or out of Canada.

There were about 400 carriers with a real or potential direct relevance to tourism in Canada. These carriers were licensed to provide at least one of the following two basic types of commercial air service which involve tourism:

Unit Toll Commercial Air Service is a service operated in accordance with a licence to provide public transportation of persons or goods by aircraft between specified points at a toll per unit of traffic (i.e., at a published fare).

Charter Commercial Air Service is a service operated in accordance with a licence to offer public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from a specified base point in Canada at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Air Transport Committee.

CANADIAN AIR CARRIERS

There are four major categories of air carriers licensed to provide unit toll and/or charter commercial air services:

Transcontinental

Air Canada and CP Air are the two Transcontinental air carriers in Canada. They provide

unit toll and charter passenger and freight air services within Canada and between Canada and other countries. The points in North America served on a unit toll basis by these carriers are shown in Maps 1 and 2 on pages 4 and 5.

Regional

Eastern Provincial Airways, Quebecair, Nordair, Transair and Pacific Western Airlines are the five Regional air carriers designated by the Minister of Transport to provide regional air services. These carriers provide unit toll and charter passenger and freight air services within Canada and charter services between Canada and other countries. Pacific Western Airlines and Nordair each provide a unit toll service between a point in Canada and a point in United States. The North American points served on a unit toll basis by or for these carriers are identified for each carrier in Maps 3 and 4 on page 6 and 7.

Local Service

This category consists of approximately 75 carriers which are licensed to provide domestic unit toll air services. The majority also hold licences to operate charter commercial air services.

Charter Service

The operations of upwards of 300 Canadian air carriers, authorized to operate domestic, transborder or international charter services, may be directly relevant to tourism.

UNIT TOLL COMMERCIAL AIR SERVICE BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATES

As a result of the Bilateral Air Agreement of May 8, 1974 between Canada and the United States, the number of routes between these countries has increased considerably. The majority of these routes may be operated by Canadian Transcontinental or Regional carriers and by U.S.A. Trunk or Regional carriers.

Maps 5 and 6 on pages 8 and 10 illustrate the unit toll routes which may now be operated between Canada and the United States by designated Canadian and U.S.A. carriers.

Pursuant to the above agreement, on April 25, 1976, additional transborder routes became available to Canadian and United States designated carriers. These new routes are incorporated on

Map 5, numbered 21 through 24 and on Map 6, numbered 15 and 35 through 39. On Map 5, it will be noted that a route between Regina, Saskatchewan and Minot, North Dakota is included. This route was not involved in the aforementioned Bilateral Agreement but came into effect by an exchange of Diplomatic Notes between Canada and United States.



Gander *

St. John's *

Stephenville *

Sept-îles *

Sydney *

Charlottetown *

Moncton *

Halifax *

Fredericton *

Saint John *

Québec *

Yarmouth *

Rouyn/Noranda *

Timmins *

Val-d'Or *

Montréal *

Ottawa *

North Bay *

Sudbury *

Sault Ste. Marie *

Toronto *

London *

Windsor *

Cleveland *

Chicago *

Winnipeg *

Regina *

Saskatoon *

Calgary *

Vancouver *

Victoria *

Edmonton *

Thunder Bay *

Boston *

New York *

Dallas-Fort Worth *

Tampa *

Miami *

Houston *

San Francisco *

Los Angeles *



★ Whitehorse

★ Watson Lake

★ Fort Nelson

★ Terrace

★ Fort St. John

★ Prince
Rupert

★ Grande Prairie

★ Prince
George

★ Edmonton

★ Calgary

★ Vancouver

★ Winnipeg

★ Ottawa

★ Montréal

★ Toronto

★ San Francisco

★ Los Angeles

★ Puerto Vallarta

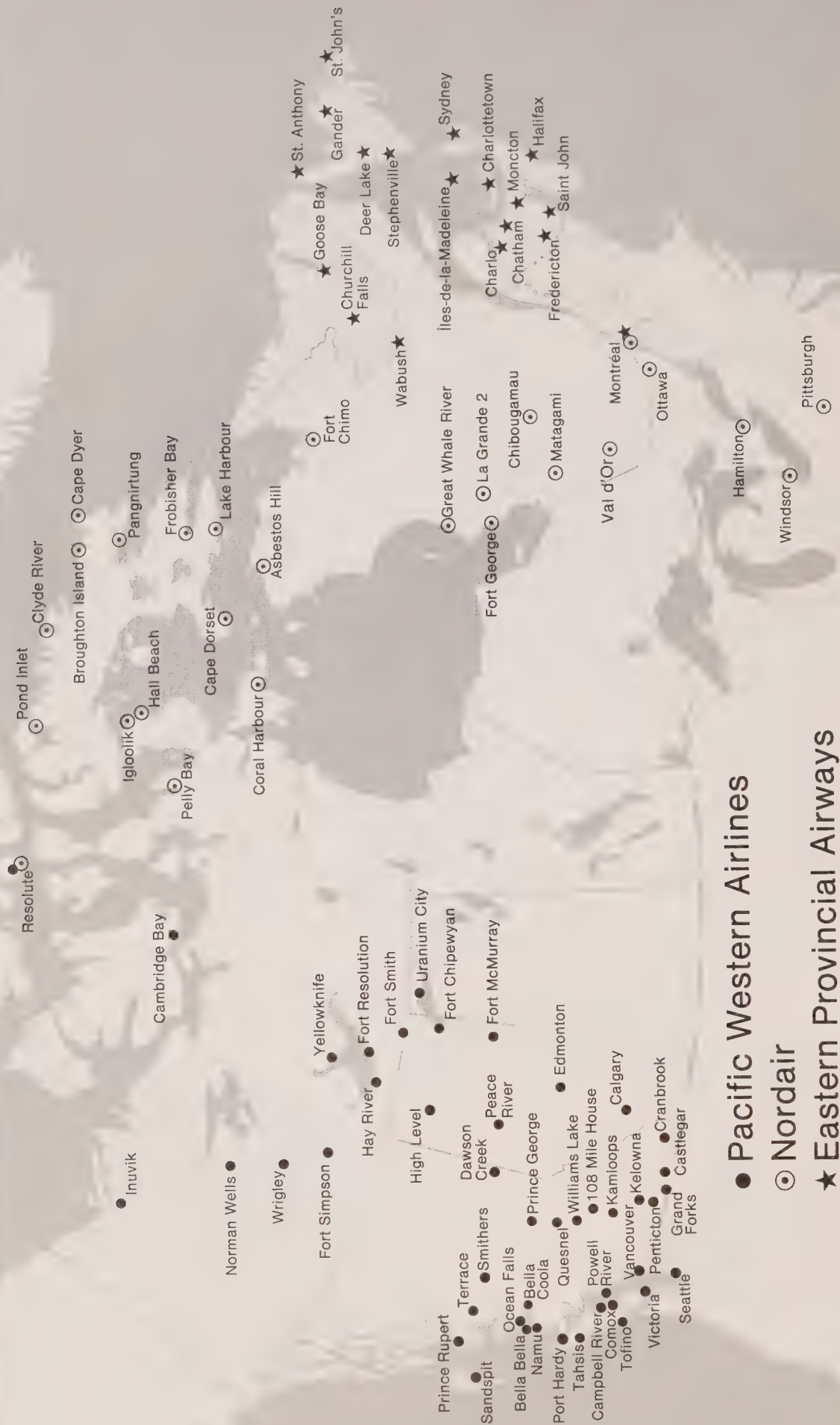
★ Guadalajara

★ Mexico City

★ Acapulco

MAP 2

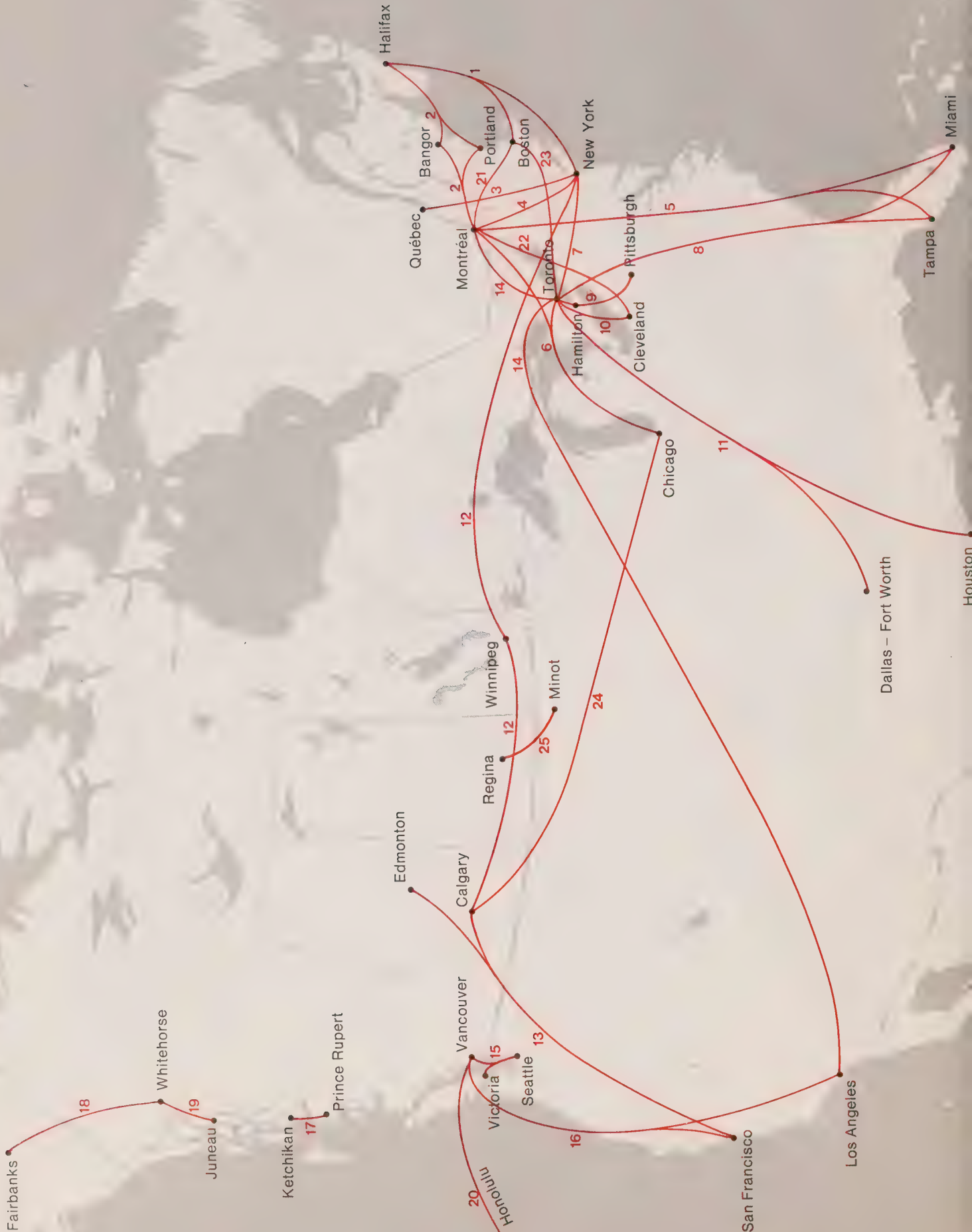
CP Air





○ Transair
 ▲ Quebecair

MAP 4



MAP 5

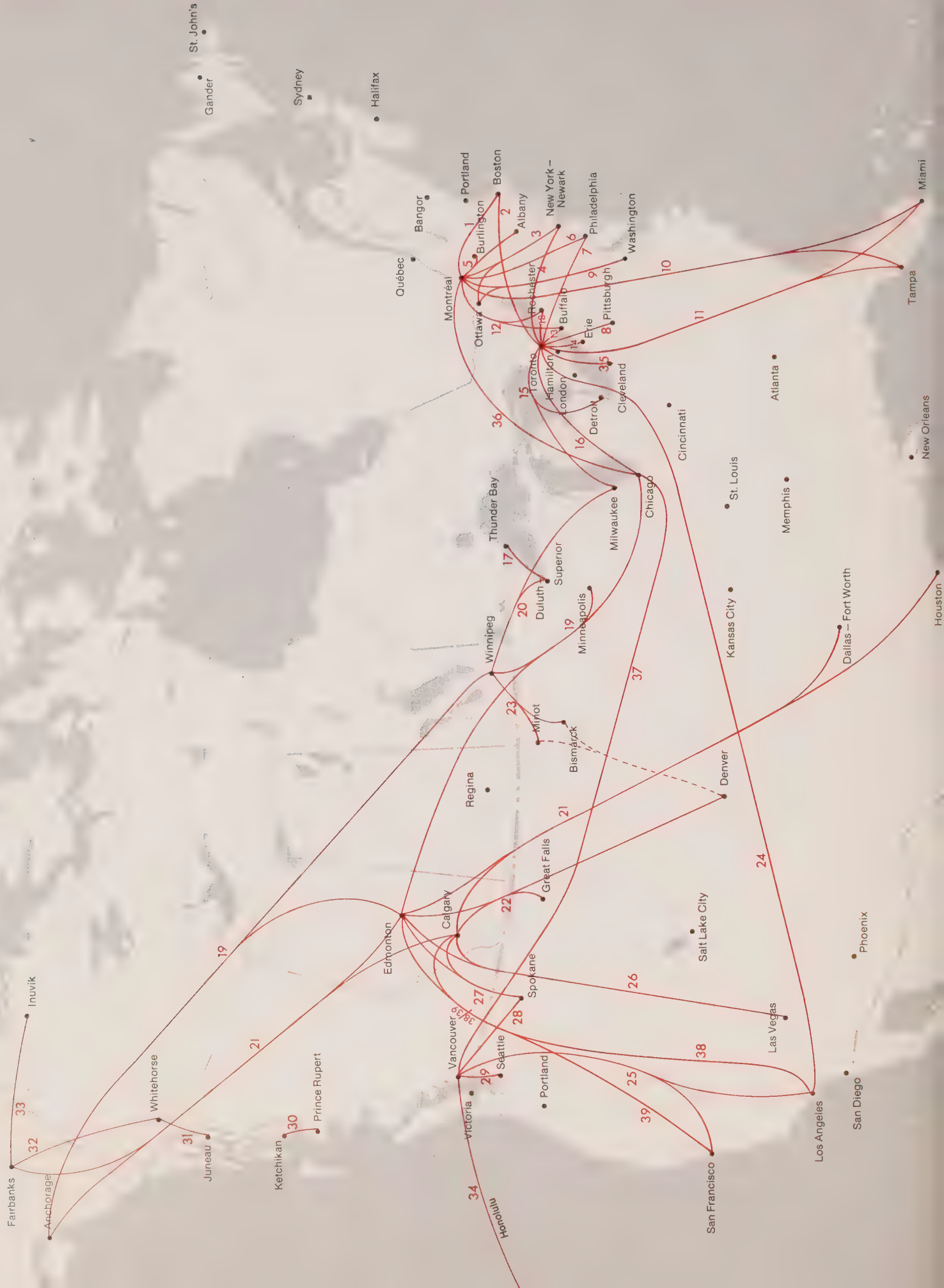
CANADA – UNITED STATES UNIT TOLL AIR ROUTES

Routes with rights for Canadian carriers to operate as of

April 25, 1976

| | |
|--------------------------------------|---|
| 1) Halifax-Boston/New York | 14) Montréal-Toronto-Los Angeles |
| 2) Halifax-Bangor/Portland-Montréal | 15) Vancouver/Victoria-Seattle |
| 3) Québec-New York | 16) Vancouver-San Francisco/Los Angeles |
| 4) Montréal-New York | 17) Prince Rupert-Ketchikan |
| 5) Montréal-Tampa/Miami | 18) Whitehorse-Fairbanks |
| 6) Montréal/Toronto-Chicago | 19) Whitehorse-Juneau |
| 7) Toronto-New York | 20) Vancouver-Honolulu |
| 8) Toronto-Tampa/Miami | 21) <i>Montréal-Boston</i> |
| 9) Toronto-Hamilton-Pittsburgh | 22) <i>Montréal-Cleveland</i> |
| 10) Toronto-Cleveland | 23) <i>Toronto-Boston</i> |
| 11) Toronto-Dallas/Ft. Worth/Houston | 24) <i>Calgary-Chicago</i> |
| 12) Calgary-Winnipeg-New York | 25) <i>Regina-Minot</i> |
| 13) Edmonton/Calgary-San Francisco | |

NOTE: Two cities divided by a “/” may be served on a joint or separate route.



MAP 6

CANADA -- UNITED STATES UNIT TOLL AIR ROUTES

Routes with rights for U.S.A. carriers to operate as of

April 25, 1976

- | | |
|---|--|
| 1) Boston-Montreal | 20) Milwaukee/Duluth-Superior-Winnipeg |
| 2) Boston-Toronto | 21) Houston/Dallas Fort Worth-Calgary/ Edmonton-Anchorage/Fairbanks |
| 3) New York-Montréal/Ottawa | 22) Denver/Great Falls-Calgary/Edmonton |
| 4) New York-Toronto | 23) Bismark/Minot-Winnipeg |
| 5) Albany/Burlington-Montréal | 24) Los Angeles-Toronto |
| 6) Philadelphia-Montréal | 25) Los Angeles/San Francisco-Vancouver |
| 7) Philadelphia-Toronto | 26) Las Vegas-Calgary/Edmonton |
| 8) Pittsburgh-Toronto | 27) Spokane-Calgary/Edmonton |
| 9) Washington-Montréal/Ottawa | 28) Spokane-Vancouver |
| 10) Miami/Tampa-Montréal | 29) Seattle-Vancouver |
| 11) Miami/Tampa-Toronto | 30) Ketchikan-Prince Rupert |
| 12) Buffalo/Rochester-Montréal | 31) Juneau-Whitehorse |
| 13) Buffalo-Toronto | 32) Fairbanks-Whitehorse |
| 14) Erie-Toronto | 33) Fairbanks-Inuvik |
| 15) <i>Milwaukee/Detroit-Toronto</i> | 34) Vancouver-Honolulu |
| 16) Chicago-Toronto | 35) <i>Cleveland-Toronto</i> |
| 17) Duluth-Superior-Thunder Bay | 36) <i>Chicago-Montréal</i> |
| 18) Rochester-Toronto | 37) <i>Chicago-Vancouver</i> |
| 19) Chicago-Minneapolis-Winnipeg/ Edmonton-Anchorage | 38) <i>Los Angeles-Calgary/Edmonton</i> |
| | 39) <i>San Francisco-Calgary/Edmonton</i> |

NOTE: Two cities divided by a "/" may be served on a joint or separate route.

CHAPTER III

UNIT TOLL COMMERCIAL AIR SERVICE

A unit toll commercial air service is a service offered between specified points at a published fare.

The fare is governed by rules published in carriers' tariffs, which outline and define the application of such fare. Tariffs of carriers operating into, within and out of Canada are required by law to be filed with the Air Transport Committee.

There are many different tariffs, fares and rules in the various Route Groups. Many are complex, variable and subject to frequent change.

WITHIN CANADA

In this section the following types of fares and applicable rules are summarized: "Economy", "First Class", "Excursion", "Youth", "Senior Citizen", "Group", "Family Fare Plan", "Discount 20 Air Travel North America Fare" and "Inclusive Tour Basing".

ECONOMY (also known as STANDARD or COACH)

The fare upon which, with the odd exception, other fares are based and which is valid for travel every day on a year-round basis without restriction.

There are two lower priced types of Economy fares which have some restrictions:

Off-Peak Economy

Valid on a year-round basis on flights operating between specified points and departing Saturday and Sunday.

Price: 66% of the applicable Economy fare. Available for travel on specified routes of Quebecair.

Night Economy

Valid on a year-round basis on flights from Toronto to Montréal departing between 2100 hours and 2359 hours daily.

Price: 80% of the Economy fare.
Available for travel on CP Air.

FIRST CLASS

Valid on a year-round basis.

Price: 150% of the Economy fare.
Available for travel on CP Air (Transcontinental routes) and Air Canada.

EXCURSION

A round trip fare usually offered by a carrier to create a price incentive for travel on certain routes and/or at certain periods of the day, week or year. The types available are:

"10-30 Day"

Valid, except during the period *June 1 through August 31, 1976*, between points more than 700 miles apart, with the requirement that return travel from the point of destination commence not earlier than 10 nor later than 30 days in addition to the date of departure.

Price: 65% of the round trip Economy fare. Available for travel on CP Air (Transcontinental routes) and Air Canada. *The last date for commencement of travel was January 31, 1977.*

"10-30 Day" Charter Class

Valid between points in Canada more than 700 miles apart with the requirement that return travel from point of destination commence not earlier than 10 nor later than 30 days in addition to date of departure. Carriers shall limit the number of passengers carried on any one flight at this fare, and the excursion fare will not necessarily be available on all flights. Reservations for all portions of the trip must be confirmed prior to issuance of a ticket and at least two calendar months prior to passenger's departure from point of origin. Tickets must be purchased no later than 7 days after date reservations are confirmed. Tickets must indicate confirmed reserved space for the entire trip. After issuance of ticket, changes to reservations requested by the passenger either inbound or outbound are not permitted. If the passenger cancels his reservation after the ticket has been purchased a \$20 cancellation fee is assessed. This fare became effective December 1, 1976 for reservations and ticketing purposes and effective on February 1, 1977 for travel.

Price: One way Economy fare plus \$31. Available on CP Air (Transcontinental routes), known as Charter Class fares and on Air Canada, known as Charter Class Canada fares.

Weekend

Valid for round trip travel on a year-round basis, on flights operating Saturdays and Sundays between specified points. On certain

Regional carriers, travel is also valid on Fridays and Mondays, between some specified points.

Price: Varies from 60% to 75% of the round trip Economy fare.

Available on Eastern Provincial Airways, Nordair, Transair, CP Air (Transcontinental routes), Air Canada between points not more than 700 miles apart.

Same Day Round Trip Excursion

Valid for round trip travel on a year-round basis on flights operating between specified points. All travel must take place on the same day.

Price: 75% of the round trip Economy fare.
Available on Nordair.

"7-30 Day"

Valid, except during specified periods, between specific points. The return travel from point of destination must commence not earlier than seven nor later than 30 days in addition to the date of departure.

Price: 65% of the round trip Economy fare.
Available for travel on Transair.

YOUTH

Available to persons who have reached their 12th but not their 22nd birthday as of the date that travel begins. There are two different rules of carriage for "Youth" fare travel, namely "Standby" and "Reserved" status.

Standby

Valid on a year-round basis with the exception of specified periods. Passengers are accepted for a flight, subject to space being available.

Price: Varies between 50% and 65% of the Economy one-way fare.

Available for travel on Quebecair, Nordair, Transair, CP Air (Transcontinental routes) and Air Canada.

Reserved

Valid on a year-round basis with the exception of specified periods. Normal reservation privileges apply.

Price: Varies from 55 % to 80% of the Economy fare.

Available on Pacific Western Airlines, Eastern Provincial Airways and Nordair.

SENIOR CITIZEN

Available to persons 65 years of age or over as of the date that travel originates. There are two different rules of carriage, namely "Standby" and "Reserved" status.

Standby

Valid on a year-round basis with the exception of specified periods. Passengers are accepted for a flight, subject to space being available.

Price: Ranges from 50% to 60% of the Economy fare.

Available for travel on CP Air (northern British Columbia, Alberta and Yukon routes).

Reserved

Valid on a year-round basis with the exception of specified periods. Normal reservation privileges apply.

Price: *Between 75% and 90%* of the Economy fare.

Available for travel on CP Air (Transcontinental routes), Air Canada, Transair, Quebecair, Pacific Western Airlines and Eastern Provincial Airways.

GROUP

A fare available for a group of passengers who travel together to the same destination, usually for a purpose common to all group members. Valid on a year-round basis except during specified periods.

If all members of the group hold round trip tickets they must travel together either outbound or inbound, but each member of the group may travel individually in the alternate direction.

Price: Varies from 65% to 90% of the Economy fare in inverse ratio to the minimum group size.

Available for travel on specified routes on Eastern Provincial Airways, Nordair, Transair, CP Air (Transcontinental routes), Air Canada, Quebecair, and Pacific Western Airlines.

FAMILY FARE PLAN

Offers reduced fare levels to members of a family who travel together. Valid on a year-round basis except during specified periods.

Price: The travelling head of the family (husband or wife) pays the full Economy or

First Class fare. Accompanying members of the family: the wife, if the husband is head of the family, and other members between the ages of 12 and 21 years pay between 50% and 66 2/3% of the applicable fare.

The foregoing are the fundamental components of the Family Fare Plan. However the Rules of Carriage are different on each of Trans-continental and Regional Carriers.

DISCOUNT 20 AIR TRAVEL NORTH AMERICA FARE

Available to a traveller whose place of residence is in a country outside of the Western Hemisphere and who arrives in North America on a unit toll flight of a scheduled air carrier.

To obtain the "Discount 20" fare, the ticket must be purchased prior to or within 30 days after arrival in North America. The portion of travel for which "Discount 20" is valid must be part of a trip which terminates outside of the Western Hemisphere. Conditions for travel require that there be a minimum of three stopovers and that return travel from the point of destination commence not earlier than 13 nor later than 45 days in addition to the date of departure on the "Discount 20" fare.

Price: 80% of the Economy fare, subject to a minimum charge of \$80.00.

Available for travel on Air Canada and CP Air within Canada and between Canada and the United States.

INCLUSIVE TOUR BASING

This fare is the air transportation portion of an advertised inclusive tour, which also includes sleeping accommodation and one or more other facilities or attractions (e.g., car rental, sightseeing, entertainment). The tour package is subject to a minimum tour price, and return travel from point of destination must commence not earlier than a minimum, nor later than a maximum number of days.

Individual Inclusive Tour (IIT)

Valid for individual travel between specified points at certain times of the year.

Price: 70% of the Economy fare.

Available for travel on CP Air (trans-continental routes), Air Canada and Pacific Western Airlines.

OTHER ROUTE GROUPS

There are "tourism-oriented" fare types that are available for travel in other Route Groups but not Within Canada, likely due to the fact that no Canadian carrier has filed an appropriate tariff with the ATC.

Some of these are:

EXCURSION

Round Trip 60-Day Excursion

Valid on a year-round basis, with exception of specified periods, on flights scheduled to depart between Miami/Tampa and Montréal/Toronto, and between Freeport, Bahamas and Montréal/Toronto during the period 10:00 p.m. to 5:00 a.m. with the requirement that return travel from point of destination commence not earlier than eight nor later than sixty days in addition to the date of departure. Tickets must be purchased no later than seven days after date reservations are confirmed.

Price: Varies between 55% and 70% of the round trip Economy fare.

Available for travel on Air Canada, known as the "Nighthawk" fare.

Advance Purchase (APEX)

Valid on a year-round basis with the requirement that return travel from the point of destination commence not earlier than 22 days nor later than 45 days, in addition to the date of departure. Reservations and full payment for travel must be completed at least two months prior to the date of commencement of travel. *The "Rules of Carriage" enable the carrier to limit the number of passengers on any one flight at this fare.*

Price: 50% of the round trip Economy fare.

Available for travel Canada-Europe.

Charter Class

Return travel from the destination must commence not earlier than 22 days nor later than 45 days, in addition to the date of departure. A non-refundable deposit of \$50 shall be made at the time the reservation is confirmed, and full payment must be made not later than 45 days prior to commencement of travel.

Price: Established at a level competitive with charter per seat rates.

Available on Air Canada, and CP Air from specified points in Canada on one flight service to Glasgow, London, Amsterdam and Lisbon.

Advance Purchase Group

Valid during the period May 1 to December 15 inclusive, on flights departing on weekdays with the requirement that the length of stay at the point of destination be a minimum of 15 days and a maximum of 30 days. Valid for transportation of 40 or more passengers travelling as a group.

Price: 65% of the round trip Economy fare.
Available for travel Canada-Caribbean.

GROUP

Affinity

Valid for a group of 40 or more passengers who are members of an organization whose principal purposes, aims and objectives are other than travel.

Price: 65% of the Economy fare.
Available for year-round travel Canada-Europe.

Incentive

Valid for a group of 40 or more passengers with the requirement that the length of stay at the point of destination be a minimum of five days and a maximum of 14 days. Valid for employees, dealers or agents of the same business firm, corporation or enterprise travelling under a plan which is a reward for past work or an incentive for future work. The full cost of the plan, including transportation, accommodation, entertainment, etc., must be paid for entirely by the firm.

Price: 55% of the Economy fare.
Available for travel Canada-Europe.

INCLUSIVE TOUR BASING

Contract Bulk Inclusive Tour (CBIT)

Valid on a year-round basis with the requirement that return travel commence not earlier than 7 days after date of commencement of travel from point of origin. Available only to Tour Operators who must contract for the purchase of a minimum of 20 seats on a flight. Additional seats may be purchased in increments of 10.

Price: Established at a level competitive with Inclusive Tour Charter per seat prices. Varies upward from 35% of the round trip Economy fare.

Available for travel on Air Canada from Toronto/Montréal to Kingston/Montego Bay, Jamaica; St. John's, Antigua; Bridgetown, Barbados; Port of Spain, Trinidad; Freeport/Nassau, Bahamas; Hamilton, Bermuda; Pointe-à-Pitre, Guadeloupe; Fort de France, Martinique; Havana, Cuba. From Halifax to Hamilton, Bermuda, from Ottawa to Havana, Cuba.

CHAPTER IV

CHARTER COMMERCIAL AIR SERVICE

A charter commercial air service is a service offered in accordance with a carrier's licence, providing public transportation on reasonable demand, of persons or goods from a base authorized in the licence at a rate or toll per mile or per hour, for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

TYPES OF CHARTERS

There are four types of charters which are considered to be "tourism-oriented". The description of these four charter types is based on the Air Carrier Regulations of the Canadian Aeronautics Act.

Entity Charter

The regulations for Entity charters between points in Canada and from Canada to points in foreign countries, require that the cost of transportation of passengers or goods is paid by one person, company or organization without any contribution, direct or indirect, from any other person. No charge or other financial obligation may be imposed on any passenger as a condition of carriage or otherwise in any connection with the trip.

Pro Rata Common Purpose Group Charter

All of the passengers to be transported are members of an organization and travel as a group, sharing in the total round trip costs of transportation on a pro rata basis, and are:

- (a) persons who have been organized to travel together to attend a single event of a distinctive and special character, and whose sole purpose is to get to and from that event, or
- (b) students and educational staff accompanying the students as leaders or

chaperones where such students and educational staff travel for educational purposes on a programmed basis with the concurrence of the appropriate school authorities.

Air Carrier Regulations do not permit the operation of Pro Rata Common Purpose Group Charters between points in Canada.

Advance Booking Charter (ABC)

A round trip charter originating at one point in Canada destined to a point in a foreign country and terminating at the originating point in Canada. Air Carrier Regulations do not permit operation of ABCs between points in Canada.

Charterers of ABCs are usually Tour Operators who market the charter seats through retail outlets (Travel Agents). As no commission is paid by the carrier to the charterer, a mark-up is usually added by the charterer to his per seat cost in calculating the seat price to the consumer.

Effective October 7, 1976 under Economic Regulations of the United States Civil Aeronautics Board, Advance Booking Charters may be operated between points in the United States and from points in the United States to points in foreign countries.

Inclusive Tour Charter (ITC)

A charter under which an air carrier contracts with one or more Tour Operators to charter the entire capacity of an aircraft, for resale by the Tour Operator(s) at a per seat inclusive tour price. The minimum requirements for the itinerary of an Inclusive Tour Charter are air transportation, necessary ground transportation, accommodation and at least one meal for each day of the tour, plus an average of \$1.50 per day for other services and facilities such as sightseeing, etc.

In addition, the following also apply:

- The inclusive tour price must be at least 115 per cent of the lowest unit toll fare available.
- The minimum length of stay from the date of departure to the date of return, inclusive, varies from seven to 14 days depending upon the period of the year and the Route Group involved.

- The air carrier may carry up to three groups, and each group may have a different itinerary and point of origin and destination.

It is known that the Air Transport Committee is prepared to consider applications for relief from some of the requirements of the inclusive Tour Charter regulations when unusual circumstances support a special case.

CHAPTER V

CONSUMER COSTS IN CANADA

Consumer costs of transportation are considered to be a major factor affecting destination choice in travel planning.

This chapter concentrates on consumer costs for passenger air transportation within Canada. Unless otherwise indicated, observations and analyses are based on unit toll Economy and Excursion fares between cities on Transcontinental routes and on charter rates derived from the tariffs of Transcontinental and Regional air carriers. Unit toll consumer cost data are presented in tabular form for *July and December, 1976*.

UNIT TOLL CONSUMER COSTS

Table 1 on page 17 contains data enabling a review of the following factors for the aforementioned two months of 1976:

- Relationship of consumer cost to distance travelled.
- Comparison, in percentage terms, of Economy fare changes *1975 to 1976*, within Canada with those in other Route Groups.
- Comparison of the consumer's cost per passenger mile (c/pm) within Canada with those in other Route Groups.

Table 2 on page 18 contains data permitting the following additional review:

- Comparison of consumer costs for the "*10-30 Day*" Excursion fares within Canada with similar types of Excursion fares in other Route Groups and Charter Class fares *Canada-Europe*.

RELATIONSHIP OF CONSUMER COST TO DISTANCE TRAVELLED

The levels of fares expressed in costs per passenger mile (c/pm) tend to decline with increasing distance. Therefore, in c/pm terms, at

least, the economic viability of passenger air travel for the consumer generally improves as the distance to be travelled increases.

COMPARISON, IN PERCENTAGE TERMS, OF ECONOMY FARE CHANGES 1975 to 1976 WITHIN CANADA WITH THOSE IN OTHER ROUTE GROUPS

As of July 1976, the increases for Economy fares within Canada were in all cases higher than those in other Route Groups when compared with the same months of 1975 except Canada-U.S.A. (Vancouver-Honolulu). As of December 1976 the increases within Canada were higher than in all other Route Groups.

COMPARISON OF CONSUMER COSTS WITHIN CANADA WITH THOSE IN OTHER ROUTE GROUPS

Notwithstanding the higher percentage increases that generally prevailed for Economy fares Within Canada, the c/pm to the consumer within Canada is less than or equal to those in other Route Groups between points of similar distance during the months of July and December 1976, except:

- Canada-U.S.A.
- Within U.S.A.

TABLE 1
CHANGES IN ECONOMY FARES FOR ROUTE GROUPS, 1975 TO 1976

| ROUTE — GROUPS CITY — PAIRS | RT Great Circle Mileage | JULY 1976 | | | DECEMBER 1976 | | |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------|---|-----------------------------|-----------|---|
| | | Con- sumer Cost \$ | c/pm c | Increase (Decrease) from July '75 % | Con- sumer Cost \$ | c/pm c | Increase (Decrease) from Dec. '75 % |
| Within Canada | | | | | | | |
| Québec-Toronto | 908 | 122 | 13.4 | 11.9 | 128 | 14.1 | 14.3 |
| Regina-Victoria | 1734 | 184 | 10.6 | 11.5 | 190 | 11.0 | 13.1 |
| Ottawa-Saskatoon | 2954 | 270 | 9.1 | 9.3 | 282 | 9.5 | 12.8 |
| Toronto-Vancouver | 4154 | 348 | 8.4 | 9.1 | 364 | 8.8 | 13.0 |
| Halifax-Vancouver | 5498 | 442 | 8.0 | 8.6 | 462 | 8.4 | 10.2 |
| Canada - U.S.A. | | | | | | | |
| Toronto-Chicago | 870 | 112 | 12.9 | 0 | 120 | 13.8 | 4.3 |
| Vancouver-San Francisco | 1598 | 160 | 10.0 | 5.3 | 170 | 10.6 | 9.7 |
| Montréal-Miami | 2812 | 242 | 8.6 | 0 | 258 | 9.2 | 5.3 |
| Toronto-Los Angeles | 4340 | 334 | 7.7 | 0 | 356 | 8.2 | 5.6 |
| Vancouver-Honolulu | 5406 | 344 | 6.3 | 9.6 | 344 | 6.3 | 8.5 |
| Within U.S.A. | | | | | | | |
| Chicago-Pittsburgh | 858 | 104 | 12.1 | 6.1 | 110 | 12.8 | 7.8 |
| Chicago-Denver | 1812 | 180 | 9.9 | 8.4 | 184 | 10.1 | 8.2 |
| New York-Denver | 3266 | 274 | 8.4 | 6.2 | 286 | 8.8 | 7.5 |
| New York-San Francisco | 5156 | 388 | 7.5 | 6.5 | 404 | 7.8 | 7.4 |
| Canada-Mexico/Caribbean | | | | | | | |
| Montréal-Nassau | 2850 | 314 | 11.0 | 4.3 | 314 | 11.0 | 3.3 |
| Toronto-Antigua | 4208 | 398 | 9.5 | 3.9 | 398 | 9.5 | 3.1 |
| Vancouver-Mexico City | 4896 | 390 | 8.0 | 0.8 | 390 | 8.0 | 0 |
| Canada Europe | | | | | | | |
| Halifax-London | 5696 | 732 | 12.9 | 7.2 | 552 | 9.7 | 8.7 |
| Toronto-Frankfurt | 7878 | 972 | 12.3 | 5.3 | 752 | 9.5 | 4.7 |
| Edmonton-Amsterdam | 8636 | 1042 | 12.1 | 4.9 | 828 | 9.6 | 5.3 |
| Within Europe | | | | | | | |
| London-Geneva | 938 | 187 | 19.9 | (19.7) | 198 | 21.1 | (15.0) |
| London-Istanbul | 3120 | 476 | 15.3 | (20.8) | 502 | 16.1 | (16.5) |

London-Geneva and London-Istanbul show decreases in terms of Canadian currency due to devaluation of the pound sterling.

COMPARISON OF CONSUMER COSTS OF THE "10-30 DAY" EXCURSION FARES WITHIN CANADA WITH SIMILAR EXCURSION FARES IN OTHER ROUTE GROUPS AND WITH CHARTER CLASS FARES CANADA-EUROPE.

"10-30 Day" Excursion fares were not in effect but "Weekend" Excursion fares were in

effect within Canada during July 1976. In December 1976, the c/pm within Canada was less than or equal to those in other Route Groups between points of similar distance except Canada-U.S.A. (Vancouver-Honolulu) and Charter Class fares Canada-Europe.

TABLE 2
COMPARISON OF CONSUMER COSTS FOR ECONOMY
AND EXCURSION FARES WITHIN CANADA WITH THOSE IN OTHER ROUTE GROUPS
1976

| ROUTE - GROUPS CITY - PAIRS | RT Great Circle Mileage | JULY 1976 | | | | DECEMBER 1976 | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|---------------|-----------|------------|-----------|
| | | Economy | | Excursion | | Economy | | Excursion | |
| | | Fare \$ | c/pm c | Fare \$ | c/pm c | Fare \$ | c/pm c | Fare \$ | c/pm c |
| Canada - U.S.A. | | | | | | | | | |
| Vancouver-San Francisco | 1598 | 160 | 10.0 | 118 | 7.4 | 170 | 10.6 | 125 | 7.8 |
| Within Canada | | | | | | | | | |
| Regina-Victoria | 1734 | 184 | 10.6 | — | — | 190 | 11.0 | 135 | 7.8 |
| Within U.S.A. | | | | | | | | | |
| Chicago-Denver | 1812 | 180 | 9.9 | 153 | 8.4 | 184 | 10.1 | 147 | 8.1 |
| Canada - U.S.A. | | | | | | | | | |
| Montréal - Miami | 2812 | 242 | 8.6 | 200 | 7.1 | 258 | 9.2 | 213 | 7.6 |
| Canada-Mexico/Caribbean | | | | | | | | | |
| Montréal-Nassau | 2850 | 314 | 11.0 | 248 | 8.7 | 314 | 11.0 | 263 | 9.2 |
| Within Canada | | | | | | | | | |
| Ottawa-Saskatoon | 2954 | 270 | 9.1 | — | — | 282 | 9.5 | 200 | 6.8 |
| Within Europe | | | | | | | | | |
| London-Istanbul | 3120 | 476 | 15.3 | 334 | 10.7 | 502 | 16.1 | 298 | 9.6 |
| Within U.S.A. | | | | | | | | | |
| New York-Denver | 3266 | 274 | 8.4 | 192 | 5.9 | 286 | 8.8 | 229 | 7.0 |
| Within U.S.A. | | | | | | | | | |
| New York-San Francisco | 5156 | 388 | 7.5 | 323 | 6.3 | 404 | 7.8 | 323 | 6.3 |
| Canada - U.S.A. | | | | | | | | | |
| Vancouver-Honolulu | 5406 | 344 | 6.4 | — | — | 344 | 6.4 | 306 | 5.7 |
| Within Canada | | | | | | | | | |
| Halifax-Vancouver | 5498 | 442 | 8.0 | — | — | 462 | 8.4 | 326 | 5.9 |
| Canada - Europe | | | | | | | | | |
| Halifax-London | 5696 | 732 | 12.9 | 432* | 7.6 | 552 | 9.7 | 337* | 5.9 |
| | | | | 337** | 5.9 | | | 247** | 4.3 |

*22-45 Day Excursion

**Charter Class fares

CONSUMER COSTS ON NON-TRANSCONTINENTAL ROUTES WITHIN CANADA – 1976

Table 3 on this page contains data on Economy fares between points on non-Transcontinental routes of CP Air and of the five Regional Air Carriers.

The variances in the relationship of consumer cost to distance travelled are due, in the main, to higher operating costs for air carriers in northern Canada in comparison with those on Transcontinental routes.

TABLE 3
CONSUMER COSTS ON NON-TRANSCONTINENTAL ROUTES WITHIN CANADA

1976

| CITY – PAIRS | RT Great Circle Mileage | JULY 1976 | | DECEMBER 1976 | |
|---------------------------|----------------------------------|------------|-----------|---------------|-----------|
| | | Fare \$ | c/pm c | Fare \$ | c/pm c |
| Montréal – Rimouski | 642 | 102 | 15.9 | 114 | 17.8 |
| Hamilton – Montréal | 688 | 99 | 14.4 | 110 | 16.0 |
| Charlo – Montréal | 782 | 118 | 15.1 | 126 | 16.1 |
| Thompson – Winnipeg | 816 | 136 | 16.7 | 138 | 16.9 |
| Quebec – Wabush | 936 | 148 | 15.8 | 162 | 17.3 |
| Prince Rupert – Vancouver | 940 | 128 | 13.6 | 132 | 14.0 |
| Moncton – Goose Bay | 1064 | 156 | 14.7 | 176 | 16.5 |
| Winnipeg – Churchill | 1248 | 198 | 15.9 | 208 | 16.7 |
| Edmonton – Yellowknife | 1266 | 167 | 13.2 | 172 | 13.6 |
| Edmonton – Whitehorse | 1898 | 226 | 11.9 | 230 | 12.1 |
| Inuvik – Edmonton | 2412 | 334 | 13.8 | 340 | 14.1 |
| Montréal – Frobisher Bay | 2556 | 358 | 14.0 | 374 | 14.6 |

COMPARISON OF CONSUMER COSTS FOR ECONOMY AND EXCURSION FARES WITHIN CANADA TO THOSE WITHIN-U.S.A. AND CANADA-EUROPE – MARCH 1, 1977

As stated in the Preface, this publication is basically an update of the 1975 report.

However, in view of the importance attached to the "10-30 Day" Charter Class fares introduced in 1977 by Air Canada (Charter Class Canada fares) and CP Air (Charter Class fares) which are valid for travel between points in Canada more than 700 miles apart, Table 4 on page 20 contains data enabling the following review:

- comparison of consumer costs for the "10-30 Day" Charter Class fares within Canada to Excursion fares within-U.S.A. (Freedom fares) and Canada-Europe (Charter Class

fares), as of March 1, 1977, on which date the two Canadian Transcontinental carriers increased the Economy and other fares for travel Within Canada.

- relationship of consumer cost for travel on the "10-30 Day" Excursion fare to that for travel on the Economy fare.

Findings

- consumer cost (c/pm) for travel Within Canada on "10-30 Day" Charter Class fares is less than that for travel on Excursion fares Within-U.S.A. and Canada-Europe, between points of similar distance.
- price of the "10-30 Day" Charter Class fare varies from approximately 55% to 70% of the round trip Economy fare.

TABLE 4
COMPARISON OF CONSUMER COSTS FOR ECONOMY AND
EXCURSION FARES WITHIN CANADA TO THOSE WITHIN-U.S.A. AND CANADA-EUROPE
MARCH 1, 1977

| ROUTE-GROUPS CITY-PAIRS | RT Great Circle Mileage | ECONOMY | | EXCURSION | |
|----------------------------|-------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|
| | | Fare \$ | c/pm c | Fare \$ | c/pm c |
| <u>Within Canada</u> | | | | | |
| Regina-Victoria | 1734 | 204 | 11.8 | 137 | 7.9 |
| Charlottetown-Windsor | 2032 | 228 | 11.2 | 149 | 7.3 |
| Québec-Winnipeg | 2396 | 268 | 11.2 | 169 | 7.1 |
| Ottawa-Saskatoon | 2954 | 302 | 10.2 | 186 | 6.3 |
| Edmonton-Montréal | 3642 | 358 | 9.8 | 214 | 5.9 |
| St. John's — Winnipeg | 4002 | 398 | 9.9 | 234 | 5.8 |
| Toronto-Vancouver | 4154 | 390 | 9.4 | 230 | 5.5 |
| Calgary-Fredericton | 4328 | 410 | 9.5 | 240 | 5.5 |
| Halifax-Vancouver | 5498 | 494 | 9.0 | 282 | 5.1 |
| <u>Within-U.S.A.</u> | | | | | |
| Denver-New York | 3266 | 292 | 8.9 | 234 | 7.2 |
| New York-San Francisco | 5156 | 412 | 8.0 | 330 | 6.4 |
| <u>Canada-Europe</u> | | | | | |
| Halifax-London | 5696 | 552 | 9.7 | 295 | 5.2 |
| Toronto-Frankfurt | 7878 | 752 | 9.5 | 382 | 4.8 |

CHARTER CONSUMER COSTS

Each air carrier licensed to operate a Charter Commercial Air Service should have a tariff on file with the Air Transport Committee detailing the

rules under which it will perform a charter and the rates for such service.

Although the two Transcontinental and five Regional carriers are authorized to operate charters

within Canada and between Canada and other countries, the tariffs for these carriers vary depending upon aircraft types, seating configuration and other factors. Therefore, to simplify consumer cost comparisons and thereby avoid the complications inherent in prices for each of these carriers, arbitrary charter seat prices were calculated for July 1976 to illustrate consumer costs.

Since Boeing 737 aircraft are available for charter operations by five of the seven carriers, their charter tariffs for this aircraft type were used in calculating average consumer charter costs for a series of random distances. These consumer costs are considered to be representative of the charter seat prices for a majority of the Transcontinental and Regional air carriers.

In calculating these arbitrary charter seat prices the following additional assumptions were made:

- points of origin and termination for each round trip charter is one of the licensed operational bases of the carrier.
- passengers' outbound destination on the charter is also the point from which they return.
- passengers' duration of stay at the outbound destination is at least seven days.
- additional charges which may be assessed by a carrier for special cabin service, fuel surcharges, etc., have not been included in the calculations.
- any mark-ups by the charterer have similarly not been included in the calculations.
- final consumer cost is based on 85% of the aircraft being occupied by revenue passengers. This load factor is generally used by the industry for calculating the per seat price of Inclusive Tour Charters.

Illustration 1 on page 22 graphically shows sample consumer costs of charter air transportation and compares the prices of two round trip charter types, based on a Single Round Trip charter and a series of 10 Back-to-Back Round Trip charters.

Single Round Trip

Consists of a sequence of four flights:

- (i) an outbound flight performing the work of the charter carrying passengers from an authorized base of operations for the carrier to the destination.
- (ii) an empty flight to return the aircraft from the destination to the same base.

- (iii) an empty flight from this base to the destination.
- (iv) a return flight performing the work of the charter from the destination to the base.

Back-to-Back Round Trip

Consists of 10 individual round trip charters operating in the following sequence of 22 flights:

- (i) an outbound flight performing the work of the charter carrying passengers from an authorized base of operations for the carrier to a destination.
- (ii) an empty flight to return the aircraft from the destination to the base.
- (iii) a series of nine round trip flights performing the work of the charter, each carrying one group of passengers to the destination and returning with another prior group from the destination to the base.
- (iv) an empty flight from the base to the destination.
- (v) a return flight performing the work of the charter carrying the final group of passengers from the destination to the base.

A realistic comparison of unit toll with charter commercial air service is dependent upon the realization that, by definition, they are different in terms of their rules of carriage, method of pricing, and the services they are designed to provide.

Looking solely at the graphical comparison of consumer costs in Illustration 1 on page 22, based on information for July 1976 previously presented, certain conclusions can be drawn concerning unit toll and charter prices within Canada.

The two unit toll fare types shown in the graph are Economy and Excursion. The Excursion fare is the "10-30 day" which was not available between June 1, 1976 and August 31, 1976. However, this fare has been included in the Illustration for comparative purposes.

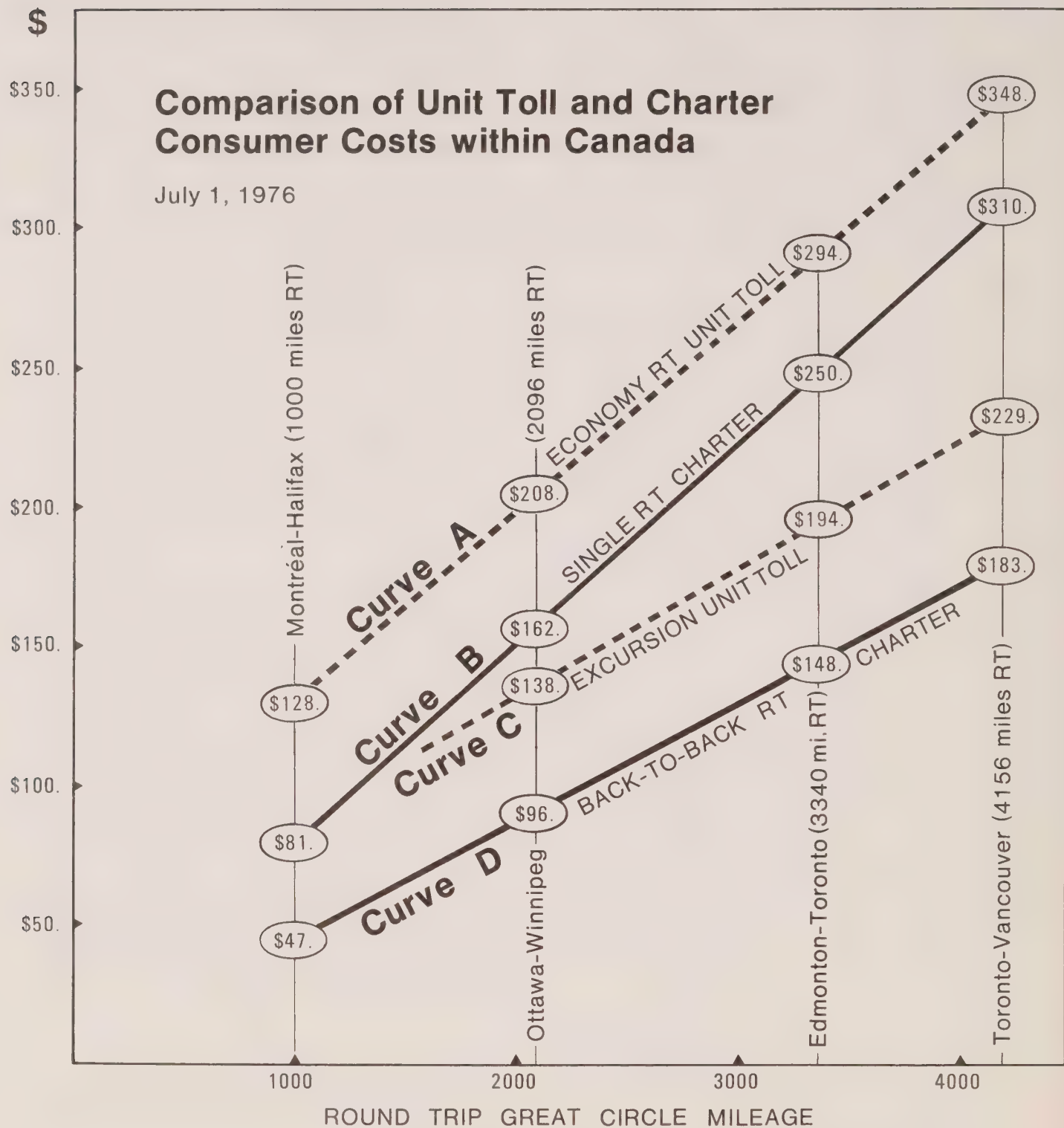
FINDINGS ON CONSUMER COSTS IN CANADA

For all distances, Economy unit toll fares (Curve A) are the most expensive in terms of consumer cost.

The "10-30 day" Excursion fare (Curve C), when available is less expensive than the seat price for Single Round Trip charters (Curve B).

For all distances, the lowest consumer cost year-round is obtained from a round trip charter involved in a series of 10 Back-to-Back Round Trip charters (Curve D).

Illustration 1



CHAPTER VI

CONCLUSIONS

The following conclusions are related to the information and findings in this report.

CONSUMER COSTS

UNIT TOLL

In c/pm terms, at least, the economic viability of passenger air travel for the consumer generally improves as the distance to be travelled increases.

The increases for Economy fares, in percentage terms, 1975 to 1976, were usually higher within Canada than those in most other Route Groups. Even with these increases the consumer's c/pm for Economy fares within Canada were less than or equal to those in other Route Groups between points of similar distance during the months of July and December 1976 except:

- Canada-U.S.A.
- Within U.S.A.

The c/pm for the "10-30 day" Excursion fare in December 1976 on Transcontinental Routes Within Canada was equal to or lower than the c/pm in other Route Groups except Canada-U.S.A. (Vancouver-Honolulu) and Canada-Europe.

As of March 1, 1977, the c/pm for "10-30 Day" Charter Class fares on Transcontinental routes within Canada is less than that for travel on Excursion fares within U.S.A. and Canada-Europe.

PASSENGER CHARTERS IN CANADA

Advance Booking Charters and Pro Rata Common Purpose Group Charters can only be operated from a point in Canada to a point in a foreign country.

Entity and Inclusive Tour Charters may be operated within Canada and between Canada and other countries.

UNIT TOLL COMPARED WITH CHARTERS

For all distances Within Canada, unit toll Economy fares are more expensive in terms of consumer cost than seat prices on charters.

The lowest consumer cost for air travel year-round within Canada would be attainable by utilizing a round trip charter involved in a series of Back-to-Back Round Trip passenger air charters.

CHAPTER VII

PERSPECTIVE

This chapter provides a perspective on the utilization of air transportation for travel to and within Canada.

HISTORICAL TRENDS IN USE OF VARIOUS MODES OF TRANSPORT

The following data provide information, in percentage terms, on modal usage by travellers:

- Residents of the United States entering Canada
- Residents of foreign countries (other than United States) entering Canada
- Passengers travelling on Inclusive Tour Charters (ITCs) from Canada
- Passengers travelling on Inclusive Tour Charters to Canada
- Passengers travelling on Advance Booking Charters (ABCs) from Canada
- Passengers travelling on Advance Booking Charters to Canada

MODE OF TRANSPORT USED BY RESIDENTS OF THE UNITED STATES ENTERING CANADA DURING THE PERIOD 1968 THROUGH 1976

| | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | % | % | % | % | % | % | % | % | % |
| Automobile | 87 | 86 | 86 | 86 | 89 | 88 | 87 | 87 | 86 |
| Plane | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| Bus | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 |
| Rail | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| Boat | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 |
| Other | 5 | 6 | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

It will be noted that during this period, in relation to other modes of transport for travel from the United States to Canada, usage of the automobile remained fairly constant but usage of air transportation rose from three percent in 1968 to five percent in 1976 (i.e. 993,000 arrivals by air in 1969 compared with 1,484,100 arrivals by air in 1976, a growth of approximately 50%). During this same period, the round trip Economy fare from the United States to Canada increased by 46%.

The number of arrivals of residents of countries other than the United States increased by 83% from 1972 to 1976 (i.e., 572,552 arrivals in 1972 compared with 1,577,330 in 1976. This increase in foreign arrivals should be seen in the light of two factors: (a) an increase in Economy and Excursion fares from Europe to Canada, and (b) Canada's improved competitive advantage resulting

from the devaluation of the Canadian dollar vis-à-vis most European currencies and Canada's lower inflation rate during this period vis-à-vis some major European countries.

The following tables indicate the number of ITCs (Table 5) and ABCs (Table 6) operated from Canada to foreign countries and from foreign countries to Canada. The periods involved are July 1974 to June 1975, and July 1975 to June 1976.

As will be noted in Table 5 there were no passengers travelling from Europe to Canada on Inclusive Tour Charters during the period July 1974 through June 1976. Some of the principal reasons for this situation were:

- a) European residents resisted the high cost of the non-transportation portion of ITCs (e.g., accommodation, meals etc.) within Canada.

TABLE 5

APPROXIMATE NUMBER OF PASSENGERS TRAVELLING BY AIR ON INCLUSIVE TOUR CHARTERS ORIGINATING IN CANADA DESTINED FOR FOREIGN COUNTRIES

| Area | July '74/ June '75 | July '75/ June '76 | % Change |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------|
| Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands (except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands), Mexico, Central America and South America | 297,100 | 592,522 | 99 |
| United States | 158,600 | 400,552 | 153 |
| Europe | 7,100 | 9,576 | 35 |
| Total | 462,800 | 1,002,650 | 117 |

APPROXIMATE NUMBER OF PASSENGERS TRAVELLING BY AIR ON INCLUSIVE TOUR CHARTERS ORIGINATING IN FOREIGN COUNTRIES DESTINED FOR CANADA

| Area | July '74/ June '75 | July '75/ June '76 | % Change |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------|
| Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands (except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands), Mexico, Central America and South America | — | — | — |
| United States | 421 | 2,681 | 537 |
| Europe | — | — | — |
| Total | 421 | 2,681 | 537 |

TABLE 6

APPROXIMATE NUMBER OF PASSENGERS TRAVELLING BY AIR ON ADVANCE BOOKING CHARTERS ORIGINATING IN CANADA DESTINED FOR FOREIGN COUNTRIES

| Area | July '74/ June '75 | July '75/ June '76 | % Change |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------|
| Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands (except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands), Mexico, Central America and South America | 4,889 | 3,260 | (-33) |
| United States | — | 37,075 | — |
| Europe | 347,872 | 497,450 | 43 |
| Total | 352,761 | 537,785 | 52 |

APPROXIMATE NUMBER OF PASSENGERS TRAVELLING BY AIR ON ADVANCE BOOKING CHARTERS ORIGINATING IN FOREIGN COUNTRIES DESTINED FOR CANADA

| Area | July '74/ June '75 | July '75/ June '76 | % Change |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------|
| Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands (except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands), Mexico, Central America and South America | 5,058 | 2,731 | (-46) |
| United States | — | — | — |
| Europe | 325,174 | 318,624 | (-2) |
| Total | 330,232 | 321,355 | (-3) |

b) *The majority of European residents tended to travel to Canada to visit friends and/or relatives. As a result they did not necessarily require the non-transportation portion of ITCs for the full period of their stay in Canada. Consequently personal/pleasure travel Europe-Canada was on ABCs and, if desired, a ground package tour could be purchased for a portion of their stay in Canada.*

c) *European Tour Operators found it very difficult to arrange a marketable ITC that would utilize the number of seats available on trans Atlantic aircraft (e.g., the minimum seating configuration being approximately 200 seats).*

Regarding the use of air charters for travel within Canada during 1976, there was at least one series of 15 Back-to-Back ITCs. These flights were operated between Toronto and Calgary.

DATA CONCERNING ITC AND ABC FLIGHTS OUT OF CANADA IN 1976

In the "International Transport (Air)" section of "The Tenth Annual Report of the Canadian Transport Commission — 1976" the following data and observations are included:

In international air charter travel, the year was marked by a sharp decline in Inclusive Tour Charter (ITC) flights out of Canada.

Approvals were issued covering 8,801 return ITC flights involving 1,180,817 aircraft seats, compared to 12,530 return flights and 1,725,967 seats approved during 1975.

Most of the drop was in ITC flights to the Caribbean which went from 6,775 to 3,852. This was mainly due to the development of Contract Bulk Inclusive Tour (CBIT) fares on scheduled airlines.

ITC flights to other destinations were also affected by the CBIT fare competition, in varying degrees. Return flights to popular sun spots, with the 1975 comparisons bracketed, were: Continental United States 3,409 (3,537), Mexico 774 (969), Hawaii 486 (841), South America 99 (1) and Spain 1 (132). This was the first year-to-year decrease in ITC flights since regulations allowing this type of packaged holiday travel were introduced 10 years ago. But the number of return flights approved during 1976 still was 27 per cent higher than in 1974.

Advance Booking Charters (ABCs) of Canadian origin continued to increase, with 2,207 return flights compared to 1,645 the previous year. The number of seats offered rose to 552,231 from 402,003. ABC flights into Canada from foreign points of origin jumped to 1,023 from 867.

The breakdown for ABCs of Canadian origin was 2,000 trans Atlantic, 89 to continental U.S. points, 78 Hawaii, 35 Caribbean and 5 trans Pacific.

SOURCES AND AUTHORITIES

GENERAL

- Passenger Air Transportation and Tourism in Canada — 1973, tabled by CGOT at Federal-Provincial Conference on Tourism, Charlottetown, Prince Edward Island, 1973.
- Passenger Air Transportation and Tourism in Canada — 1974, tabled by CGOT at Federal-Provincial Conference on Tourism, Québec City, Québec, 1974.
- *Passenger Air Transportation and Tourism in Canada — 1975.*
- Local Service Air Carriers, August 1974, Economic and Social Analysis Branch, Canadian Transport Commission, Government of Canada.
- Canadian Travel Survey, 1971.
- Canadian Travel Survey, (Labour Force Survey), 1974.
- International Air Charter Statistics, Statistics Canada Cat. No. 51-003.
- Travel Between Canada and Other Countries, 1972, Statistics Canada Cat. No. 66-201 Annual.
- Travel Between Canada and Other Countries, Statistics Canada Cat. No. 66-001.
- Agreeing Fares and Rates, International Air Transport Association, Second Edition, Montréal, June 1974.
- Survey of International Air Transport Fares and Rates (September 1973), International Civil Aviation Organization, Montréal, 1974.

FARES, RATES AND POINTS SERVED

- Airline Tariff Publishers, Inc., Agent — Several North American unit toll commercial air carriers, Washington, D.C.
- Air Tariff — published jointly by several international unit toll air carriers.
- Special tariffs/publications/timetables issued by the following air carriers:

| | |
|----------------------------|------------------|
| Air Canada | Quebecair |
| CP Air | Transair |
| Eastern Provincial Airways | Eastern Airlines |
| Nordair | United Air Lines |
| Pacific Western Airlines | British Airways |

- "Directory of Canadian Commercial Air Services", Canadian Transport Commission.

RULES AND REGULATIONS

- "ABC World Airways Guide", ABC Travel Guides Ltd., England.
- "Official Airline Guide", Reuben H. Donnelly Publications, Illinois, U.S.A.
- "Aeronautics Act, Canada: Air Carrier Regulations, May 5, 1972, as amended.
- "Airline Tariff Publishers, Inc.", Agent, Washington, D.C.
- "Air Tariff" — published jointly by several international unit toll air carriers.
- Special tariffs/publications issued by the above carriers.
- Air Transport Committee — Canadian Transport Commission.

- Civil Aeronautics Board — United States.

- "Directory of Canadian Commercial Air Services", Canadian Transport Commission.
- May 8, 1974 amendment to the January 17, 1966 Canada-U.S.A. Air Transport Agreement, Department of External Affairs, Government of Canada.
- Excise Tax Act, Canada: Air Transportation Tax Regulations, April 24, 1975 as amended.

DEFINITIONS AND MILEAGES

- "Airline Glossary 9001", and "Vocabulary 9002", Air Canada.
- "Glossary of Travel and Marketing Terms", Pacific Area Travel Association (1970).
- Air Transport Committee, Canadian Transport Commission.
- Aeronautics Act, Canada: Air Carrier Regulations, May 5, 1972, as amended.
- Survey of International Air Transport Fares and Rates, (September 1973), International Civil Aviation Organization, Montréal 1974.
- Air Distances Manual, 2nd Edition, IATA, London, 1975.
- Manual of Great Circle Distances, Airport-to-Airport Statute Miles and Kilometers, 1st Edition, Aviation Statistics Centre, Statistics Canada, June 1, 1975, as amended.

- Canada et les États-Unis et portant sur le transport aérien, Ministère des Affaires extérieures, Gouvernement du Canada.
- Loi sur la taxe d'accise, Canada: Règlement sur la taxe de transport aérien, 24 avril 1975, tel que modifié.

DÉFINITIONS ET DISTANCES

- "Glossaire du service aérien 9001" et "Vocabulaire 9002", Air Canada.
- "Glossary of Travel and Marketing Terms", Pacific Area Travel Association (1970).
- Comité du transport aérien, Commission canadienne des transports.

- Loi sur l'aéronautique, Canada: Règlements concernant les transporteurs aériens, 5 mai 1972, tel que modifié.
- Enquête sur les taux et tarifs du transport aérien international, Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, 1974.
- Air Distances Manual, 2e édition, IATA, Londres, 1975.
- Manuel des distances autodromiques entre aéroports en milles et en kilomètres, Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, 1re édition, 1er juin 1975, tel que modifié.

Les affrètements anticipés d'origine canadienne ont continué d'augmenter pour se monter à 2 207 contre 1 645 l'année précédente. Le nombre de fauteuils offerts est passé de 402 003 à 552 231. Par ailleurs, les affrètements anticipés des pays étrangers au Canada ont grimpé de 867 à 1 023.

Les affrètements anticipés d'origine canadienne se répartissent comme suit: 2 000 transatlantiques, 89 à destination de points à l'intérieur des États-Unis, 78 à destination de Hawaï, 35 à destination des Antilles et 5 transpacifiques.

BIBLIOGRAPHIES ET DOCUMENTS AUTORISÉS

GÉNÉRALITÉS

- "Voyages aériens et tourisme au Canada — 1973" présenté par l'OTC à la Conférence fédérale-provinciale sur le tourisme, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), 1973.
- "Voyages aériens et tourisme au Canada — 1974" présenté par l'OTC à la Conférence fédérale-provinciale sur le tourisme, Québec (Québec), 1974.
- "Voyages aériens et tourisme au Canada — 1975".

- Transporteurs aériens de service local, août 1974, Direction des analyses économiques et sociales, Commission canadienne des transports, Gouvernement du Canada.
- Enquête sur les voyages des Canadiens, 1971.

- Enquête sur les voyages des Canadiens (Enquête sur la population active), 1974.
- Statistiques des affrètements aériens internationaux, Statistique Canada, n° de cat.: 51-003.

- Voyages entre le Canada et les autres pays, 1972, Statistique Canada, n° de cat.: 66-201 (annuel).
- Voyages entre le Canada et les autres pays, Statistique Canada, n° de cat.: 66-001.

- Accord sur les taux et tarifs, Association internationale du transport aérien, 2e édition, Montréal, juin 1974.
- Enquête sur les taux et tarifs internationaux du transport aérien, septembre 1973.

TAUX, TARIFS ET POINTS DE SERVICE

- Organisation de l'aviation civile internationale, Montréal, 1974.

- Airline Tariff Publishers, Inc., Agent. Plusieurs transporteurs aériens nord-américains offrant un service à taux unitaire, Washington (D.C.).
- Air Tariff — Publication conjointe de plusieurs transporteurs aériens internationaux offrant un service à taux unitaire.
- Tarifs spéciaux, Documentation et horaires publiés par les transporteurs aériens suivants:

| | |
|----------------------------|------------------|
| Air Canada | Quebecair |
| CP Air | Transair |
| Eastern Provincial Airways | |
| Airways | |
| Nordair | Eastern Airlines |
| Pacific Western | United Air Lines |
| Airlines | British Airways |

- Répertoire des services aériens commerciaux du Canada, Commission canadienne des transports.

RÈGLES ET RÉGLEMENTS

- "ABC World Airways Guide" — ABC Travel Guides Ltd., Angleterre.
- "Official Airline Guide" Reuben H. Donnelly Publications, Illinois (États-Unis).
- Loi sur l'aéronautique, Canada — Règlements concernant les transporteurs aériens, 5 mai 1973, tel que modifié.

- Airline Tariff Publishers, Inc., agent, Washington (D.C.)
- Air Tariff — publication conjointe de plusieurs transporteurs aériens internationaux offrant un service à taux unitaire.

- Tarifs spéciaux et autres publications des transporteurs susmentionnés.
- Comité du transport aérien, Commission canadienne des transports.

- Civil Aeronautics Board — États-Unis.
- Répertoire des services aériens commerciaux du Canada, Commission canadienne des transports.
- Modification apportée le 8 mai 1974 à l'entente signée le 17 janvier 1966 par le

TABLEAU 6

| NOMBRE APPROXIMATIF DE PASSAGERS DES AFFRÈTEMENTS ANTICIPÉS DU CANADA À DESTINATION DE L'ÉTRANGER | | | | NOMBRE APPROXIMATIF DE PASSAGERS DES AFFRÈTEMENTS ANTICIPÉS DE L'ÉTRANGER À DESTINATION DU CANADA | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lieu | à Juillet 1975 | à Juillet 1974 | à Juillet 1975 | Lieu | à Juillet 1975 | à Juillet 1974 | à Juillet 1975 |
| Bermudes, Bahamas, Antilles (sauf Porto Rico et les îles Vierges américaines), Mexique, Amérique centrale et Amérique du Sud | 4 889 | 3 260 | 37 075 | États-Unis | — | — | — |
| Europe | 347 872 | 497 450 | 43 | Europe | 352 761 | 537 785 | 52 |
| Total | | | | Total | | | |

Variation
en %

L'apparition des circuits forfaitaires achetés en bloc par contrat sur les vols réguliers en a été la principale cause.

Les affrètements à circuit forfaitaire à destination d'autres zones ont également été touchés, à divers degrés, par la concurrence des circuits achetés en bloc. Voici les chiffres concernant les vols à destination des lieux les plus fréquentés de vacances au soleil (les chiffres entre parenthèses se rapportent à 1975): États-Unis: 3 409 (3 537), Mexique: 774 (969), Hawaï: 486 (841), Amérique du Sud: 99 (1) et Espagne: 1 (132). C'est la première diminution enregistrée d'une année à l'autre par les affrètements à circuit forfaitaire depuis l'adoption, il y a dix ans, du règlement les reconnaissant. Cependant, le nombre de vols aller-retour approuvés en 1976 était encore de 27% supérieur à celui de 1974.

TABLEAU 5

| NOMBRE APPROXIMATIF DE PASSAGERS DES AFFRÈTEMENTS À CIRCUIT FORFAITAIRE DU CANADA À DESTINATION DE L'ÉTRANGER | | | | NOMBRE APPROXIMATIF DE PASSAGERS DES AFFRÈTEMENTS À CIRCUIT FORFAITAIRE DE L'ÉTRANGER À DESTINATION DU CANADA | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| Lieu | à Juillet 1975 | à Juillet 1974 | à Juillet 1975 | Lieu | à Juillet 1975 | à Juillet 1974 | à Juillet 1975 |
| Bermudes, Bahamas, Antilles (sauf Porto Rico et les îles Vierges américaines), Mexique, Amérique centrale et Amérique du Sud | 297 100 | 592 522 | 99 | États-Unis | 158 600 | 400 552 | 153 |
| Europe | 7 100 | 9 576 | 35 | Europe | 1, 002 650 | 462 800 | 117 |
| Total | | | | Total | | | |

Variation
en %

Données concernant les affrètements à circuit forfaitaire et les affrètements anticipés à partir du Canada (1976)

Le chapitre consacré au "Transport aérien international", dans le Dixième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1976, contient les données et observations suivantes:

Dans le domaine des voyages aériens internationaux par affrètement, l'année a été marquée par une forte baisse des affrètements à circuit forfaitaire au départ du Canada.

On a approuvé 8 801 affrètements aller-retour, représentant 1 180 817 fauteuils d'aéronef, contre 12 530 vols aller-retour et 1 725 967 fauteuils en 1975.

Cette baisse est surtout imputable à la diminution sensible des vols à destination des Antilles qui sont tombés de 6 775 à 3 852.

- les passagers des affrètements à circuit forfaitaire (A.C.F.) en provenance du Canada;
- les passagers des affrètements à circuit forfaitaire à destination du Canada;

- les passagers des affrètements anticipés (A.A.) en provenance du Canada;
- les passagers des affrètements anticipés à destination du Canada.

(1) Moyen de transport utilisé par les résidents des États-Unis venus au Canada de 1968 à 1976

| | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Automobile | 87 | 86 | 86 | 86 | 89 | 88 | 87 | 87 | 86 |
| Avion | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| Autocar | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 |
| Train | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| Bateau | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 |
| Autre | 5 | 6 | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

Notons que durant cette période, comparativement aux autres moyens de transport, le taux d'utilisation de l'automobile est demeuré assez stable dans les voyages des États-Unis au Canada, mais l'utilisation de l'avion est passée de 3% en 1968 à 5% en 1976 (993 000 arrivées par avion en 1969 contre 1 484 100 en 1976, soit une hausse d'environ 50%). Durant cette même période, le tarif économique aller-retour, pour les vols des États-Unis au Canada, a augmenté de 46%.

- (2) Le nombre d'arrivées de touristes étrangers (autres que les Américains) au Canada a augmenté de 83% de 1972 à 1976 (572 552 arrivées en 1972 contre 1 577 330 en 1976). Il convient d'examiner cette hausse du nombre d'arrivées de l'étranger en fonction de deux facteurs: a) l'augmentation des tarifs d'excursion et en classe économique de l'Europe au Canada et b) l'amélioration de la position concurrentielle du Canada, consécutive à la dévaluation du dollar canadien par rapport à la plupart des devises européennes, et le taux d'inflation moins élevé que dans certains des principaux pays européens.

Les tableaux suivants indiquent le nombre d'affrètements à circuit forfaitaire (tableau 5) et d'affrètements anticipés (tableau 6) effectués au Canada vers des pays étrangers et inversement (de juillet 1974 à juin 1975, et de juillet 1975 à juin 1976).

On peut remarquer, d'après le tableau 5, qu'aucun passager n'a participé à des affrètements à circuit forfaitaire de l'Europe au Canada

entre juillet 1974 et juin 1976. En voici les principales raisons:

- a) Les résidents européens ont renoncé au coût élevé de la partie "terrestre" de l'affrètement à circuit forfaitaire (par ex. l'hébergement, les repas, etc.) au Canada.
- b) La majorité des Européens sont venus au Canada pour visiter des amis ou des parents. En conséquence, ils ne se sont pas nécessairement prévalu de la partie "terrestre" de l'A.C.F. pendant toute la durée de leur séjour au Canada. Les résidents qui ont fait un voyage d'agrément de l'Europe au Canada ont donc participé à des A.A. et, au besoin, ont opté pour un circuit forfaitaire pour une partie seulement de leur séjour au Canada.

- c) Les organisateurs européens de voyages ont trouvé qu'il était difficile d'organiser des affrètements à circuit forfaitaire vendables, susceptibles d'utiliser le nombre de fauteuils disponibles sur un aéronef affecté aux vols transatlantiques (par ex. un nombre minimum de 200 fauteuils).

Quant à l'utilisation des affrètements pour les voyages à l'intérieur du Canada au cours de 1976, il y a eu au moins une série de 15 affrètements aller-retour dos à dos à circuit forfaitaire, entre Toronto et Calgary.

On peut tirer certaines conclusions sur les prix du service à taux unitaire et des services d'affrètement à l'intérieur du Canada en étudiant simplement le graphique 1, page 22, établi d'après les renseignements déjà fournis pour juillet 1976. Le graphique présente deux types de tarifs à taux unitaire, soit la classe économique et le tarif excursion. Le tarif excursion utilisé est celui de la catégorie "10-30 jours", qui n'existait pas entre le 1er juin et le 31 août 1976. Nous avons toutefois inclus ce tarif dans le graphique aux fins de comparaison.

RÉSULTATS

Quelle que soit la distance, les tarifs de la classe économique (courbe A) sont les plus élevés pour le consommateur.

Le tarif *excursion* "10-30 jours" (courbe C), lorsqu'il est offert, est moins élevé que le taux-fauteuil des affrètements simples aller-retour (courbe B).

Quelle que soit la distance, le prix au consommateur le plus bas à longueurs d'année est celui du voyage aller-retour faisant partie d'une série de 10 affrètements aller-retour dos à dos (courbe D).

CHAPITRE VI

CONCLUSION

Les conclusions suivantes découlent des renseignements et des résultats contenus dans le présent rapport.

PRIX AU CONSOMMATEUR

SERVICE À TAUX UNITAIRE

La rentabilité économique du transport aérien des passagers pour le consommateur tend à augmenter avec la distance, du moins en termes de c/mp.

De 1975 à 1976, les pourcentages d'augmentation des tarifs en classe économique sont dans l'ensemble plus forts pour les vols à l'intérieur du Canada que pour la plupart des autres zones touristiques. Malgré ces augmentations, le c/mp du tarif en classe économique à l'intérieur du Canada était inférieur ou égal à celui des autres zones touristiques, à distance égale, au cours des mois de juillet et décembre 1976, à l'exception:

- de la zone Canada-Etats-Unis
- à l'intérieur des Etats-Unis

En décembre 1976, le c/mp du tarif excursion "10-30 jours" sur les routes transcontinentales à l'intérieur du Canada était égal ou inférieur à celui des autres zones touristiques à l'exception des zones Canada-Etats-Unis (Vancouver-Honolulu) et Canada-Europe.

Depuis le 1er mars 1977, le coût au mille par passager (c/mp) des affrètements "10-30 jours" sur les routes transcontinentales à l'intérieur du Canada est inférieur à celui des tarifs excursion à l'intérieur des Etats-Unis et des tarifs Canada-Europe.

LES AFFRÈTEMENTS POUR PASSAGERS AU CANADA

L'affrètement anticipé et l'affrètement à but commun et à partage au pro rata ne sont offerts qu'entre le Canada et un pays étranger.

COMPARAISON DU SERVICE À TAUX UNITAIRE ET DE L'AFFRÈTEMENT

Quelle que soit la distance à l'intérieur du Canada, le tarif en classe économique à taux unitaire est plus élevé pour le consommateur que celui de l'affrètement.

Pour ce qui est des vols à l'intérieur du Canada, le meilleur prix au consommateur quelle que soit la saison, serait celui de l'affrètement aller-retour faisant partie d'une série d'affrètements pour passagers aller-retour dos à dos.

CHAPITRE VII

PERSPECTIVE

Ce chapitre donne une perspective de l'utilisation du transport aérien dans les voyages à destination et à l'intérieur du Canada.

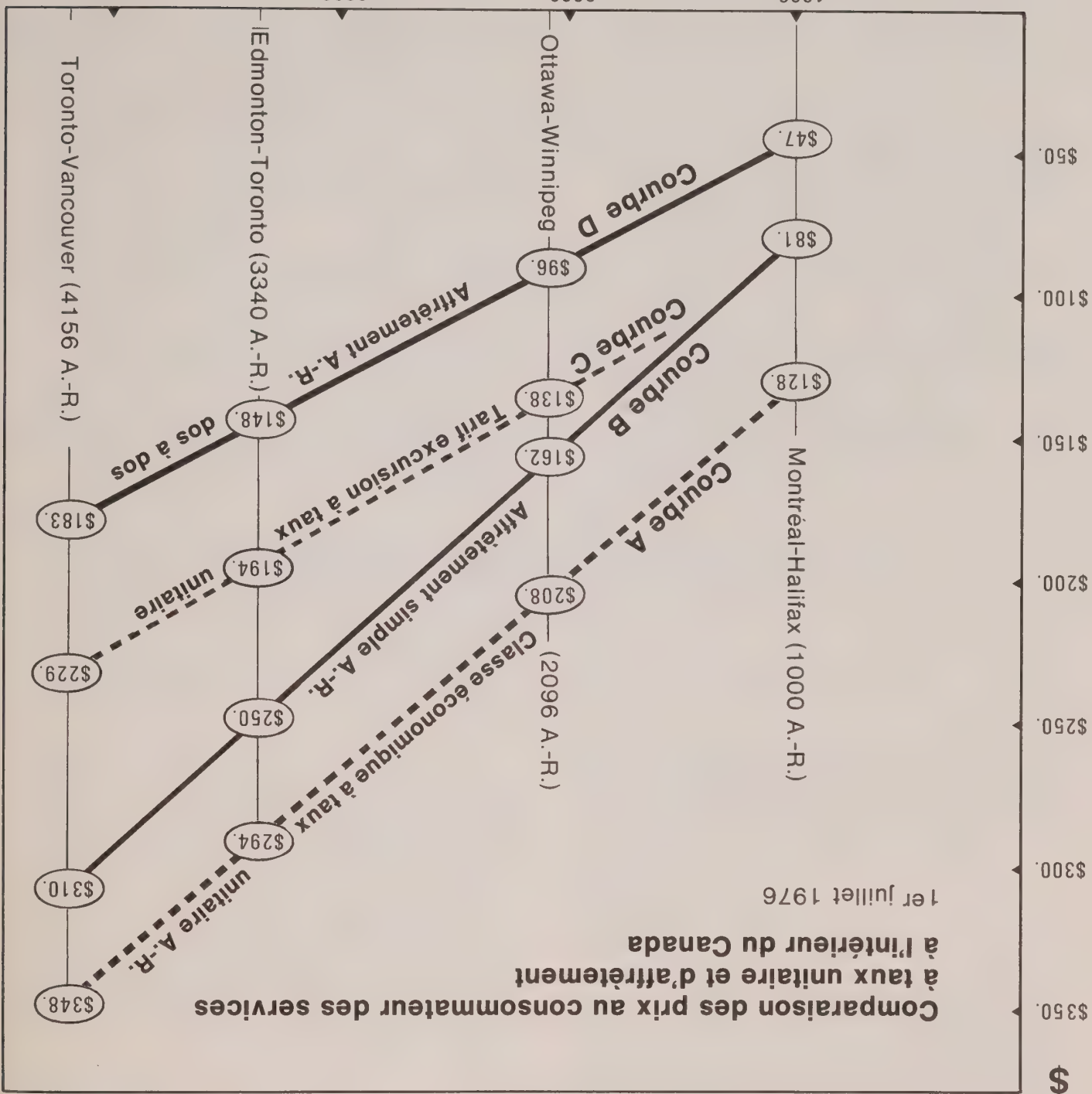
TENDANCES CHRONOLOGIQUE DE L'UTILISATION DES DIVERS MOYENS DE TRANSPORT

Les pourcentages d'utilisation des moyens de transport par les voyageurs sont calculés d'après les données suivantes:

- les résidents des Etats-Unis qui entrent au Canada;
- les résidents des pays étrangers (autres que les Etats-Unis) qui entrent au Canada;

Pour établir une comparaison réaliste du service à taux unitaire et du service commercial d'affrètement, il convient de tenir compte du fait que, par définition, ces entités sont différentes en termes de règles de transport, de méthodes d'établissement des prix et de services offerts.

Graphique 1



Tout transporteur aérien qui détient un permis de service aérien commercial d'affrètement doit avoir déposé auprès du Comité du transport aérien un tarif exposant les règles en vertu desquelles il offre ce service et les prix qu'il pratique.

Les deux transporteurs transcontinentaux et les cinq transporteurs régionaux sont autorisés à offrir des services d'affrètement à l'intérieur du Canada et entre le Canada et d'autres pays, mais leurs tarifs varient selon le genre d'aéronef, la disposition des fauteuils et d'autres facteurs. Nous avons donc établi arbitrairement, pour le mois de juillet 1976, des taux-fauteuils d'affrètement permettant de démontrer ce que représentent ces prix pour le consommateur, afin de simplifier les comparaisons et d'éviter de compliquer la situation en exposant les prix fixés par chaque transporteur.

Cinq des sept transporteurs offrent des services d'affrètement par Boeing 737; nous avons donc utilisé leurs tarifs pour établir le coût moyen au consommateur pour des affrètements couvrant des distances choisies au hasard. Nous estimons que ces prix au consommateur sont représentatifs du taux-fauteuil d'affrètement pour la majorité des transporteurs aériens régionaux et transcontinentaux.

Pour calculer les taux-fauteuils d'affrètement arbitraires, nous nous sommes en outre fondés sur les hypothèses suivantes:

- le point de départ et de fin du voyage affrété aller-retour est une base d'exploitation autorisée du transporteur;
- la destination des passagers du vol affrété est aussi le point d'où ils partiront pour le voyage de retour;
- le séjour des passagers au lieu de destination est d'au moins sept jours;
- les frais supplémentaires que peut exiger le transporteur pour des services spéciaux en cabine, pour le carburant et autres ne sont pas pris en considération dans le calcul;
- toute majoration opérée par l'affrèteur n'entre également pas en ligne de compte;
- le prix final au consommateur est basé sur le fait que 85% des fauteuils sont occupés

par des passagers payants. C'est habituellement ce coefficient de remplissage qu'emploie l'industrie pour fixer le prix par fauteuil des affrètements à circuit fortaltaire.

L'illustration de la page 22 représente graphiquement les prix à la consommation représentatifs du transport aérien par affrètement, et compare les prix de deux types d'affrètement aller-retour, notamment un affrètement simple aller-retour et une série de dix affrètements aller-retour dos à dos.

L'affrètement simple aller-retour

Il comprend une série de quatre vols:

- (i) un vol à destination, conforme à l'objectif du transporteur et conduisant les passagers à destination à partir d'une base d'exploitation autorisée;
- (ii) un vol à vide pour ramener l'aéronef du lieu de destination à la base;
- (iii) un vol à vide de la base au lieu de destination;
- (iv) un vol de retour, conforme à l'objectif du transporteur, du lieu de destination initial à la base.

L'affrètement aller-retour dos à dos

Il comprend 10 affrètements individuels aller-retour offerts dans une série de 22 vols:

- (i) un vol à destination, conforme à l'objectif du transporteur et amenant les passagers à destination à partir d'une base autorisée;
- (ii) un vol à vide pour ramener l'aéronef du lieu de destination à la base;
- (iii) une série de neufs vols aller-retour conforme à l'objectif du transporteur afin de conduire les passagers à destination et de ramener le groupe précédent du lieu de destination à la base;
- (iv) un vol à vide de la base au lieu de destination;
- (v) un vol de retour conforme à l'objectif du transporteur et ramenant le dernier groupe de passagers du lieu de destination initial à la base.

COMPARAISON DES PRIX AU CONSOMMATEUR
AUX ÉTATS-UNIS ET VOLS CANADA-EUROPE
(1^{er} MARS 1977)

Comme nous l'avons précisé dans la préface, cette publication constitue en fait une mise à jour du rapport de 1975. Cependant, en raison de l'importance accordée aux affrètements "10-30 jours" introduits en 1977 par Air Canada (Tarifs d'affrètement au Canada) et par CP Air (Tarifs d'affrètement), lesquels s'appliquent pour des points éloignés de plus de 700 milles, on a jugé bon d'ajouter, au tableau 4 de la page 20, des données permettant d'établir les rapports suivants:

— comparaison des prix au consommateur des tarifs d'affrètement "10-30 jours" au Canada avec ceux des tarifs excursion aux États-Unis (Freedom Fares) et des tarifs d'affrètement pour les vols Canada-Europe, à compter du 1^{er} mars 1977, date

à laquelle les deux transporteurs transcon-
tinentaux canadiens ont haussé certains tarifs (dont la classe économique) de vols à l'intérieur du Canada.

— rapport entre les prix au consommateur des tarifs excursion "10-30 jours" avec ceux des tarifs en classe économique.

Résultats

— Le coût au mille par passager (c/mp) des affrètements "10-30 jours" à l'intérieur du Canada est inférieur à celui des tarifs excursion à l'intérieur des États-Unis et des tarifs Canada-Europe entre des points situés à égale distance.

— Le tarif des affrètements "10-30 jours" varie entre 55 et 70% du tarif aller-retour en classe économique.

TABLEAU 4
COMPARAISON DES PRIX AU CONSOMMATEUR DES TARIFS EN CLASSE ÉCONOMIQUE ET EXCURSION:
VOLS À L'INTÉRIEUR DU CANADA, VOLS AUX ÉTATS-UNIS ET VOLS CANADA-EUROPE
(le 1^{er} mars 1977)

| ZONES TOURISTIQUES | A.R. DISTANCE AUTODROMIQUE | CLASSE ÉCONOMIQUE | | | EXCURSION |
|-------------------------|----------------------------------|-------------------|------|---------|-----------|
| | | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp |
| À l'intérieur du Canada | Regina-Victoria | 1734 | 204 | 137 | 7.9 |
| | Charlottetown-Windsor | 2032 | 228 | 149 | 7.3 |
| | Québec-Winnipeg | 2396 | 268 | 169 | 7.1 |
| | Ottawa-Saskatoon | 2954 | 302 | 186 | 6.3 |
| | Edmonton-Montréal | 3642 | 358 | 214 | 5.9 |
| | Saint-Jean-Winnipeg | 4002 | 398 | 234 | 5.8 |
| | Toronto-Vancouver | 4154 | 390 | 230 | 5.5 |
| | Calgary-Fredericton | 4328 | 410 | 240 | 5.5 |
| | Halifax-Vancouver | 5498 | 494 | 282 | 5.1 |
| | À l'intérieur des États-Unis | | | | |
| | Denver-New York | 3266 | 292 | 234 | 7.2 |
| | New York-San Francisco | 5156 | 412 | 330 | 6.4 |
| | Canada-Europe | | | | |
| | Halifax-Londres | 5696 | 552 | 295 | 5.2 |
| | Toronto-Francfort | 7878 | 752 | 382 | 4.8 |

PRIX AU CONSOMMATEUR SUR LES ROUTES NON-TRANSCONTINENTALES À L'INTÉRIEUR DU CANADA

Le tableau 3 présente des données sur les tarifs en classe économique entre des points situés sur des routes non-transcontinentales de CP Air et des cinq transporteurs aériens régionaux.

TABLEAU 3
PRIX AU CONSOMMATEUR SUR LES ROUTES NON-TRANSCONTINENTALES À L'INTÉRIEUR DU CANADA
1976

| VILLES JUMELÉES | A.-R. DISTANCE AUTODROMIQUE | JUILLET 1976 | | DECEMBRE 1976 | |
|---------------------------|-----------------------------------|--------------|------|---------------|------|
| | | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp |
| Montréal — Rimouski | 642 | 102 | 15.9 | 114 | 17.8 |
| Hamilton — Montréal | 688 | 99 | 14.4 | 110 | 16.0 |
| Charlo — Montréal | 782 | 118 | 15.1 | 126 | 16.1 |
| Thompson — Winnipeg | 816 | 136 | 16.7 | 138 | 16.9 |
| Québec — Wabush | 936 | 148 | 15.8 | 162 | 17.3 |
| Prince Rupert — Vancouver | 940 | 128 | 13.6 | 132 | 14.0 |
| Moncton — Goose Bay | 1064 | 156 | 14.7 | 176 | 16.5 |
| Winnipeg — Churchill | 1248 | 198 | 15.9 | 208 | 16.7 |
| Edmonton — Yellowknife | 1266 | 167 | 13.2 | 172 | 13.6 |
| Edmonton — Whitehorse | 1898 | 226 | 11.9 | 230 | 12.1 |
| Inuvik — Edmonton | 2412 | 334 | 13.8 | 340 | 14.1 |
| Montréal — Frobisher Bay | 2556 | 358 | 14.0 | 374 | 14.6 |

COMPARAISON DES PRIX AU CONSOMMATEUR DES VOLS À L'INTÉRIEUR DU CANADA AVEC CEUX DES AUTRES ZONES TOURISTIQUES

En dépit des fortes augmentations qu'ont connues la plupart des tarifs en classe économique des vols intérieurs au Canada, le c/mp au consommateur pour des vols de même distance à l'intérieur du Canada était égal ou inférieur à celui des autres zones touristiques pendant les mois de juillet et décembre 1976, à l'exception des vols:

- Canada-Etats-Unis et
- À l'intérieur des Etats-Unis.

Canada-Europe.

TABEAU 2

COMPARAISON DES PRIX AU CONSOMMATEUR DES TARIFS EN CLASSE ÉCONOMIQUE ET EXCURSION À L'INTÉRIEUR DU CANADA AVEC CEUX DES AUTRES ZONES TOURISTIQUES

1976

| ZONES TOURISTIQUES VILLES JUMELÉES | DISTANCE AUTODIRO- MIQUE | JUILLET 1976 | | | | | | DÉCEMBRE 1976 | | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------------------|------|---------|-----------|---------|------|-------------------|-------|---------|-----------|---------|-------|
| | | Classe économique | | | Excursion | | | Classe économique | | | Excursion | | |
| | | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp | Taux \$ | c/mp |
| Canada-Etats-Unis | | 1598 | 160 | 10.0 | 118 | 7.4 | 170 | 10.6 | 125 | 7.8 | 170 | 10.6 | 125 |
| Vancouver-San Francisco | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur du Canada | | | 184 | 10.6 | — | — | 190 | 11.0 | 135 | 7.8 | 190 | 11.0 | 135 |
| Regina-Victoria | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur des Etats-Unis | | 1812 | 180 | 9.9 | 153 | 8.4 | 184 | 10.1 | 147 | 8.1 | 184 | 10.1 | 147 |
| Chicago-Denver | | | | | | | | | | | | | |
| Canada-Etats-Unis | | 2812 | 242 | 8.6 | 200 | 7.1 | 258 | 9.2 | 213 | 7.6 | 258 | 9.2 | 213 |
| Montréal-Miami | | | | | | | | | | | | | |
| Canada-Mexique/Antille | | 2850 | 314 | 11.0 | 248 | 8.7 | 314 | 11.0 | 263 | 9.2 | 314 | 11.0 | 263 |
| Montréal-Nassau | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur du Canada | | 2954 | 270 | 9.1 | — | — | 282 | 9.5 | 200 | 6.8 | 282 | 9.5 | 200 |
| Ottawa-Saskatoon | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur de l'Europe | | 3120 | 476 | 15.3 | 334 | 10.7 | 502 | 16.1 | 298 | 9.6 | 502 | 16.1 | 298 |
| Londres-Istanbul | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur des Etats-Unis | | 3266 | 274 | 8.4 | 192 | 5.9 | 286 | 8.8 | 229 | 7.0 | 286 | 8.8 | 229 |
| New York-Denver | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur des Etats-Unis | | 5156 | 388 | 7.5 | 323 | 6.3 | 404 | 7.8 | 323 | 6.3 | 404 | 7.8 | 323 |
| New York-S. Francisco | | | | | | | | | | | | | |
| Canada-Etats-Unis | | 5406 | 344 | 6.4 | — | — | 344 | 6.4 | 306 | 5.7 | 344 | 6.4 | 306 |
| Vancouver-Honolulu | | | | | | | | | | | | | |
| À l'intérieur du Canada | | 5498 | 442 | 8.0 | — | — | 462 | 8.4 | 326 | 5.9 | 462 | 8.4 | 326 |
| Halifax-Vancouver | | | | | | | | | | | | | |
| Canada-Europe | | 5696 | 732 | 12.9 | 432* | 7.6 | 552 | 9.7 | 337** | 5.9 | 552 | 9.7 | 337** |
| Halifax-Londres | | | | | | | | | | | | | |

* Tarif excursion "22-45 jours"

** Tarif d'affrètement

RAPPORT ENTRE LE PRIX AU CONSOMMATEUR ET LA DISTANCE PARCOURUE

Le taux des tarifs, indiqué par le coût au mille par passager (c/pm), tend à diminuer avec l'accroissement de la distance. Ainsi donc, pour le consommateur, la rentabilité économique du transport aérien des passagers, évaluée en c/mp, tend à augmenter avec la distance.

COMPARAISON, EN POURCENTAGE, DES TARIFS EN CLASSE ÉCONOMIQUE DE 1975 ET 1976 À L'INTÉRIEUR DU CANADA AVEC CEUX DES AUTRES ZONES TOURISTIQUES

En juillet 1976, comparées à celles du mois correspondant de l'année précédente, les augmentations des tarifs en classe économique ont été plus grandes à l'intérieur du Canada que dans les autres zones touristiques, à l'exception des vols Canada-Etats-Unis (Vancouver-Honolulu). En décembre 1976, ces mêmes augmentations étaient plus importantes que dans toute autre zone.

TABLEAU I
CHANGEMENTS DANS LES TARIFS EN CLASSE ÉCONOMIQUE DES ZONES TOURISTIQUES
DE 1975 À 1976

| ZONES TOURISTIQUES VILLES JUMELÉES | A.-R. DISTANCE AUTODR- MIQUE | JUILLET 1976 | | | | DÉCEMBRE 1976 | | | |
|--|---------------------------------------|--------------|------|--|--------|---------------|---|--------|--|
| | | Taux | c/mp | Augmenta- tion (Diminution) à juillet 1975 par rapport % | Taux | c/mp | Augmenta- tion (Diminution) à décembre 1975 par rapport % | | |
| A l'intérieur du Canada | | 908 | 122 | 13.4 | 11.9 | 128 | 14.1 | 14.3 | |
| Québec-Toronto | | | | | | | | | |
| Regina-Victoria | | 1734 | 184 | 10.6 | 11.5 | 190 | 11.0 | 13.1 | |
| Ottawa-Saskatoon | | 2954 | 270 | 9.1 | 9.3 | 282 | 9.5 | 12.8 | |
| Toronto-Vancouver | | 4154 | 348 | 8.4 | 9.1 | 364 | 8.8 | 13.0 | |
| Halifax-Vancouver | | 5498 | 442 | 8.0 | 8.6 | 462 | 8.4 | 10.2 | |
| Canada-Etats-Unis | | 370 | 112 | 12.9 | 0 | 120 | 13.8 | 4.3 | |
| Toronto-Chicago | | | | | | | | | |
| Vancouver-S. Francisco | | 1598 | 160 | 10.0 | 5.3 | 170 | 10.6 | 9.7 | |
| Montréal-Miami | | 2812 | 242 | 8.6 | 0 | 258 | 9.2 | 5.3 | |
| Toronto-Los Angeles | | 4340 | 334 | 7.7 | 0 | 356 | 8.2 | 5.6 | |
| Vancouver-Honolulu | | 5406 | 344 | 6.3 | 9.6 | 344 | 6.3 | 8.5 | |
| A l'intérieur des Etats-Unis | | 858 | 104 | 12.1 | 6.1 | 110 | 12.8 | 7.8 | |
| Chicago-Pittsburgh | | | | | | | | | |
| Chicago-Denver | | 1812 | 180 | 9.9 | 8.4 | 184 | 10.1 | 8.2 | |
| New York-Denver | | 3266 | 274 | 8.4 | 6.2 | 286 | 8.8 | 7.5 | |
| New York-S. Francisco | | 5156 | 388 | 7.5 | 6.5 | 404 | 7.8 | 7.4 | |
| Canada-Mexique/Antilles | | 2850 | 314 | 11.0 | 4.3 | 314 | 11.0 | 3.3 | |
| Montréal-Nassau | | | | | | | | | |
| Toronto-Antigua | | 4208 | 398 | 9.5 | 3.9 | 398 | 9.5 | 3.1 | |
| Vancouver-Mexico | | 4896 | 390 | 8.0 | 0.8 | 390 | 8.0 | 0 | |
| Canada-Europe | | 5696 | 732 | 12.9 | 7.2 | 552 | 9.7 | 8.7 | |
| Halifax-Londres | | | | | | | | | |
| Toronto-Francfort | | 7878 | 972 | 12.3 | 5.3 | 752 | 9.5 | 4.7 | |
| Edmonton-Amsterdam | | 8636 | 1042 | 12.1 | 4.9 | 828 | 9.6 | 5.3 | |
| A l'intérieur de l'Europe | | 938 | 187 | 19.9 | (19.7) | 198 | 21.1 | (15.0) | |
| Londres-Genève | | | | | | | | | |
| Londres-Istanbul | | 3120 | 476 | 15.3 | (20.8) | 502 | 16.1 | (16.5) | |

Les vols Londres-Genève et Londres-Istanbul accusent des diminutions, en dollars canadien, suite à la dévaluation de la livre sterling.

des itinéraires ainsi que des points de départ et d'arrivée différents.

Le Comité du transport aérien est prêt à faire des exceptions à certaines clauses des règlements régissant les affrètements à circuit forfaitaire, dans certaines circonstances spéciales.

CHAPITRE V

LES PRIX AU CONSOMMATEUR AU CANADA

Le consommateur, lorsqu'il prépare un voyage d'agrément, attache beaucoup d'importance au prix du transport et souvent, ce facteur détermine le choix de sa destination.

Ce chapitre porte sur les prix au consommateur du transport aérien de passagers à l'intérieur du Canada. À moins d'indication contraire, les observations et les analyses sont fondées sur les tarifs excursion et en classe économique à taux unitaire entre des villes situées sur des routes transcontinentales, ainsi que sur les tarifs d'affrètement établis à partir des tarifs des transporteurs transcontinentaux et régionaux. Les données des prix à la consommation du service à taux unitaire pour les mois de juillet et décembre 1976 sont présentées sous forme de tableaux.

Le prix au consommateur du service à taux unitaire

Le tableau 1, page 17, contient des données qui permettent d'étudier les facteurs suivants pour les deux mois susmentionnés:

- rapport entre le prix au consommateur et la distance parcourue;
- comparaison, en pourcentage, des tarifs en classe économique de 1975 à 1976 à l'intérieur du Canada avec ceux des autres zones touristiques.
- comparaison des prix au consommateur au mille par passager (c/mp) à l'intérieur du Canada avec ceux des autres zones touristiques.

Le tableau 2, page 18, contient des données qui permettent d'établir la relation suivante:

- comparaison des prix au consommateur des tarifs excursion "10-30 jours" à l'intérieur du Canada avec des tarifs excursion semblables dans les autres zones touristiques et avec les tarifs d'affrètement Canada-Europe.

(b) à des étudiants et au personnel enseignant qui les accompagne dans un voyage à caractère éducatif, approuvé par les autorités scolaires.

En vertu du règlement régissant les transporteurs aériens, les affrètements à but commun et à partage au pro rata ne sont pas autorisés entre deux points situés au Canada.

L'affrètement anticipé (A.A.)

Un affrètement aller-retour, en partance du Canada à destination d'un pays étranger et se terminant au point de départ au Canada. En vertu du règlement régissant les transporteurs aériens, les affrètements anticipés ne sont pas permis entre deux points situés au Canada.

Les affrèteurs sont souvent des organismes de voyages qui vendent des billets individuels par l'entremise des agences de voyages.

Le transporteur ne verse aucune commission à l'affrèteur, par conséquent, ce dernier majorerait son prix par fauteuil lorsqu'il établit le prix du billet au consommateur.

Depuis le 7 octobre 1976, les règlements du United States Civil Aeronautics Board autorisent les affrètements anticipés entre deux points aux États-Unis et d'un point aux États-Unis à un point situé à l'étranger.

L'affrètement à circuit forfaitaire (A.C.F.)

Affrètement selon lequel un transporteur aérien passe un contrat avec un ou plusieurs organisateurs de voyages pour l'affrètement de tout un aéronef en vue de la revente, par l'organisateur, à un tarif forfaitaire par fauteuil. Les exigences minimales d'un circuit forfaitaire affrété sont le transport aérien, le transport nécessaire au sol, l'hébergement et au moins un repas par jour de circuit, plus un montant d'environ \$1.50 par jour pour d'autres services comme les visites touristiques, etc.

De plus, l'affrètement doit répondre aux conditions suivantes:

- le prix du circuit forfaitaire doit représenter au moins 115% du tarif aérien à taux unitaire le plus bas;

- la durée minimale du séjour, de la date de départ à la date de retour inclusivement, varie entre 7 et 14 jours selon la période de l'année et la zone touristique;

- le transporteur aérien peut transporter jusqu'à trois groupes, lesquels peuvent avoir

doit être payé au plus tard 45 jours avant le départ.

Prix: établi en fonction du prix du billet par fauteuil demandé par l'affrèteur.

Offert par Air Canada, et CP Air, de certains points au Canada à Glasgow, Londres, Amsterdam et Lisbonne (aller seulement).

Achat de groupe à l'avance

Offert du 1^{er} mai au 15 décembre inclusive-ment avec départ en semaine et à condition que le séjour au point de destination soit d'au moins 15 jours et d'au plus 30 jours. Valable pour le transport de 40 passagers ou plus voyageant en groupe.

Prix: 65% du tarif A.-R. en classe économique.
Offert sur les vols Canada-Antilles.

Groupe d'affinité

En vigueur pour un groupe de 40 personnes ou plus qui sont membres d'un organisme visant des buts et des objectifs autres que le voyage.

Prix: 65% du tarif en classe économique.
Offert toute l'année sur les vols Canada-Europe.

Voyages de motivation

Valable pour un groupe de 40 passagers ou plus pourvu que la durée du séjour soit d'au moins 5 jours et d'au plus 14. Offert aux employés, détaillants ou agents de la même société, entreprise ou industrie qui voyageant dans le cadre d'un programme de récompense pour les services vendus ou de stimulation pour le rendement futur. Le coût total du programme doit être payé par la société, notamment le transport, l'hébergement, les divertissements, etc.

Prix: 55% du tarif en classe économique.
Offert sur les vols Canada-Europe.

LE TARIF DE BASE DU CIRCUIT FORFAITAIRE

Circuits forfaitaires achetés en bloc par contrat

Offert toute l'année pourvu que le voyage de retour commence après le 7^e jour du départ initial. Offert seulement aux organisateurs de voyages qui doivent acheter à contrat un minimum de 20 fauteuils sur un vol donné. Possibilité d'obtenir des fauteuils supplémentaires par groupe de dix.

Prix: établi en fonction du prix par fauteuil des affrètements à circuit forfaitaire;

CHAPITRE IV

LE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL D'AFFRÈTEMENT

35% et plus du tarif A.-R. en classe économique. Offert par Air Canada sur les vols en partance de Toronto/Montréal et à destination de Kingston/Montego Bay (Jamaïque), St. John's (Antigua), Bridgetown (Barbade), Port of Spain (Trinidad), Freeport/Nassau (Bahamas), Hamilton (Fort-de-France (Martinique), La Havane (Cuba), de Halifax à Hamilton (Bermudes), d'Ottawa à La Havane (Cuba).

LES TYPES D'AFFRÈTEMENT

Il existe quatre types d'affrètement qui peuvent répondre aux besoins du tourisme. Leur description provient du règlement régissant les transports aériens, adopté en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

L'affrètement sans participation

Le règlement régissant l'affrètement sans participation au Canada ou en partance du Canada stipule que le coût du transport des personnes ou des marchandises doit être payé par une seule personne, société ou organisation, sans participation directe ou indirecte d'un tiers. Aucune obligation financière ne peut être imposée au passager comme condition du service de transport ou pour toute autre raison liée au voyage.

L'affrètement à but commun et à partage au pro rata

Tous les passagers doivent être membres d'une organisation et voyager en groupe en partageant le coût total aller-retour du transport au pro rata. Ce tarif s'applique:

(a) à des personnes qui ont été rassemblées pour un voyage donné afin d'assister à un événement à caractère spécial, et dont le seul but est de se rendre sur place et d'en revenir, ou

Circuit forfaitaire individuel
Offert à une personne entre certains points déterminés et à certaines périodes de l'année.

Prix: 70% du tarif en classe économique.
Offert sur les vols de CP Air (routes transcontinentales), d'Air Canada et de Pacific Western Airlines.

AUTRES ZONES TOURISTIQUES

Des tarifs spéciaux visant à encourager le tourisme sont offerts pour des voyages dans d'autres zones touristiques, mais non au Canada, probablement parce qu'aucun transporteur canadien n'a soumis un tarif jugé acceptable par le Comité du transport aérien.

En voici quelques-uns:

LE TARIF EXCURSION

Excursion aller-retour "60 jours"

Offert toute l'année, sauf pendant certaines périodes déterminées, sur les vols effectués de 22h à 5h entre Miami/Tampa et Montréal/Toronto et entre Freeport (Bahamas) et Montréal/Toronto, avec retour du point de destination entre le 8^e et le 60^e jour de la date de départ. Les billets doivent être achetés dans les sept jours de la confirmation des réservations.

Prix: de 55 à 70% du tarif A.-R. en classe économique.
Offert par Air Canada, sous le nom de "tarif chouette".

Achat à l'avance (APEX)

Offert toute l'année, à la condition que le retour du point de destination ait lieu entre le 22^e et le 45^e jour de la date de départ. Les réservations et le paiement doivent être effectués au moins deux mois avant la date du départ. Les règlements régissant le transport aérien autorisent le transporteur à limiter le nombre de passagers voyageant à ce tarif sur n'importe quel vol.

Prix: 50% du tarif A.-R. en classe économique.
Pour les vols Canada-Europe.

Attrétement

Le voyage de retour du point de destination doit s'effectuer entre le 22^e et le 45^e jour de la date de départ. Des arrhes non-remboursables de \$50 doivent être versées au moment de la confirmation des réservations et le billet

Il s'agit d'un tarif réduit offert aux membres d'une famille qui voyagent ensemble. En vigueur toute l'année sauf pendant certaines périodes précises.

LE TARIF FAMILIAL

Eastern Provincial Airways, Nordair, Transair, CP Air (routes transcontinentales), Air Canada, Quebecair et Pacific Western Airlines.

Prix: le chef de famille (le père ou la mère) paie le plein tarif de la classe économique ou de la première classe. Le reste de la famille, soit l'épouse, lorsque le mari est chef de famille, et les autres membres âgés de 12 à 21 ans paient de 50 à 66 2/3% du tarif pertinent.

Les éléments susmentionnés constituent l'essentiel du tarif familial. Les règles peuvent cependant varier selon les transporteurs régionaux et transcontinentaux.

LE TARIF À 20% D'ESCOMPTE SUR LES VOLS EN AMÉRIQUE DU NORD

Offert au voyageur dont le lieu de résidence est situé à l'extérieur de l'hémisphère occidental et qui arrive en Amérique du Nord par un vol régulier à taux unitaire.

Pour y avoir droit, le voyageur doit acheter son billet avant son arrivée en Amérique du Nord ou dans les 30 jours qui la suivent. Le tarif à 20% d'escombe s'applique à la partie effectuée en Amérique du Nord d'un voyage se terminant à l'extérieur de l'hémisphère occidental. De plus, le voyage doit comporter un minimum de trois escales et le retour du point de destination doit s'effectuer entre le 13^e et le 45^e jour de l'envoie à tarif réduit.

Prix: 80% du tarif en classe économique, avec un minimum de \$80.
Offert par Air Canada et CP Air à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les États-Unis.

LE TARIF DE BASE DU CIRCUIT FORFAITAIRE

C'est le tarif du transport aérien faisant partie d'un circuit forfaitaire qui fait l'objet de réclame et qui comprend l'hébergement et un ou plusieurs services (p.ex.: location de voiture, visites guidées, divertissements). Le circuit est sujet à un prix minimum et le voyage de retour doit avoir lieu entre des jours déterminés.

sur les vols d'Air Canada offrant ces mêmes tarifs à l'échelle nationale.

Fin de semaine

En vigueur toute l'année sur les vols aller-retour du samedi et du dimanche entre certains points précis. Certains transporteurs régionaux acceptent aussi de tels tarifs pour les envolées du vendredi et du lundi entre

Prix: de 60 à 75% du voyage aller-retour en classe économique.
Offert par Eastern Provincial Airways, Nordair, Transair, CP Air (routes transcontinentales) et Air Canada sur les vols de moins de 700 milles.

Aller-retour le même jour

Applicable toute l'année pour tout voyage aller-retour entre certains points précis. L'aller-retour doit s'effectuer dans la même journée.

Prix: 75% du tarif aller-retour en classe économique.
Offert par Nordair.

"7-30 jours"

Offert toute l'année, sauf durant certaines périodes précises, entre des points déterminés. Le retour du point de destination doit s'effectuer entre le 7^e et le 30^e jour de la date du départ.

Prix: 65% du voyage aller-retour en classe économique.
Offert par Transair.

LE TARIF JEUNESSE

Ce tarif s'applique aux personnes âgées de 12 à 21 ans inclusivement le jour du départ. On distingue deux types de tarifs jeunesse, selon que le passager est "en attente" ou possède une "réservation".

En attente

S'applique toute l'année, sauf durant certaines périodes déterminées. Les passagers sont acceptés pour un vol donné selon la place disponible au décollage.

Prix: de 50 à 65% d'un aller simple en classe économique.
Offert sur les vols de Quebecair, de Nordair, de Transair, de CP Air (routes transcontinentales) et d'Air Canada.

Réservation

En vigueur toute l'année, sauf pendant certaines périodes déterminées. Les privilèges habituels du système de réservation s'appliquent aussi au tarif jeunesse.
Prix: de 55 à 80% du tarif en classe économique. Offert sur les vols de Pacific Western Airlines, d'Eastern Provincial Airways et de Nordair.

LE TARIF DE L'ÂGE D'OR

Offert aux personnes âgées de 65 ans et plus le jour du départ. Il existe deux types de tarif, selon que la personne est "en attente" ou possède une "réservation".

En attente

Offert toute l'année, sauf pendant certaines périodes déterminées. Les passagers sont acceptés pour un vol donné, selon la place disponible au décollage.

Prix: de 50 à 60% du tarif en classe économique.
Offert par CP Air (routes vers le nord de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et vers le Yukon).

Réservation

En vigueur tout l'année, sauf pendant certaines périodes déterminées. Les privilèges habituels du système de réservation s'appliquent aussi au tarif de l'âge d'or.

Prix: de 75 à 90% du tarif en classe économique.
Offert par CP Air (routes transcontinentales), d'Air Canada, Transair, Quebecair, Pacific Western Airlines et Eastern Provincial Airways.

LE TARIF DE GROUPE

C'est le tarif offert à un certain nombre de passagers voyageant en groupe vers la même destination, généralement dans un objectif commun. Offert toute l'année, sauf pendant certaines périodes précises.

Si tous les membres du groupe détiennent des billets aller-retour, ils doivent voyager ensemble à l'aller ou au retour, mais chacun peut voyager seul dans l'autre direction.

Prix: de 65 à 90% du tarif en classe économique; s'applique de façon inversément proportionnelle à l'importance du groupe.
Offert sur certaines routes seulement par

CHAPITRE III

LE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL À

TAUX UNITAIRE

Le service commercial à taux unitaire est offert entre des points précis et selon un tarif publié.

Les taux sont établis selon les modalités des règlements publiés dans les tarifs des transporteurs qui exposent et définissent la mise en application des taux. Tous les transporteurs offrant des services à destination et à l'intérieur du Canada et vers l'étranger doivent soumettre leurs tarifs au Comité du transport aérien.

Il existe divers tarifs, taux et règlements selon les différentes zones touristiques. La plupart sont très complexes, variables et susceptibles de changer fréquemment.

À L'INTÉRIEUR DU CANADA

Voici un résumé des différentes catégories de tarifs et des règlements y afférents: la "classe économique", la "première classe", le "tarif excursion", le "tarif jeunesse", le "tarif de l'âge d'or", le "tarif de groupe", le "tarif familial", le "tarif d'escompte sur les vols en Amérique du Nord" et le "tarif de base du circuit forfaitaire".

LA CLASSE ÉCONOMIQUE

C'est le tarif sur lequel, à quelques rares exceptions près, se fondent les autres tarifs, et qui est en vigueur tous les jours, à longueur d'année, sans aucune restriction.

Deux tarifs en classe économique à meilleur marché comportent certaines restrictions:

Classe économique hors-saison

En vigueur toute l'année pour tous les vols, entre certains points précis, avec départ le samedi et le dimanche.

Prix: 66% du tarif en classe économique pertinent. Offert sur certaines routes précises de Québecair.

Classe économique-soir

En vigueur toute l'année pour les vols de Toronto à Montréal, avec départs quotidiens entre 21h et 23h 59.

Prix: 80% du tarif en classe économique. Sur les vols de CP Air.

LA PREMIÈRE CLASSE

En vigueur toute l'année.

Prix: 150% du tarif en classe économique. Sur les vols de CP Air (routes transcontinentales) et d'Air Canada.

LE TARIF EXCURSION

Il s'agit d'un taux aller-retour offert habituellement par un transporteur afin d'encourager l'utilisation de certaines routes ou le voyage à certaines périodes du jour, de la semaine ou de l'année. Il en existe plusieurs types:

"10-30 jours"

Ne s'applique pas du 1^{er} juin au 31 août 1976 inclusivement. En vigueur entre des points éloignés de plus de 700 milles et à condition que le retour du point de destination s'effectue entre le 10^e et le 30^e jour de la date de départ.

Prix: 65% du tarif A.-R. en classe économique. Offert sur les vols de CP Air (routes transcontinentales) et d'Air Canada. La date-limite de début du voyage avait été fixée au 31 janvier 1977.

Affrètement "10-30 jours"

S'applique pour des points éloignés de plus de 700 milles et à condition que le retour du point de destination s'effectue entre le 10^e et le 30^e jour de la date de départ. Les transporteurs devront limiter le nombre de passagers voyageant à ce tarif sur un vol donné et le tarif excursion ne sera pas nécessairement offert sur tous les vols. Les réservations pour chaque partie du voyage devront être confirmées avant l'émission du billet et deux mois au moins avant le départ. Les billets doivent être achetés dans les 7 jours qui suivent la confirmation des dates et ils doivent faire mention de la confirmation des réservations pour tout le voyage. Après l'émission du billet, le passager ne peut faire modifier les réservations tant pour l'aller que pour le retour. Si le passager annule sa réservation après avoir acheté son billet, une amende de \$20 lui est imposée. Les dispositions du présent tarif relatives aux réservations et aux billets sont applicables depuis le 1^{er} décembre 1976, et celles relatives aux vols eux-mêmes depuis le 1^{er} février 1977.

Prix: Le tarif d'un aller simple en classe économique plus \$31. Sur les vols de CP Air (routes transcontinentales) offrant le tarif d'affrètement et

CARTE 6

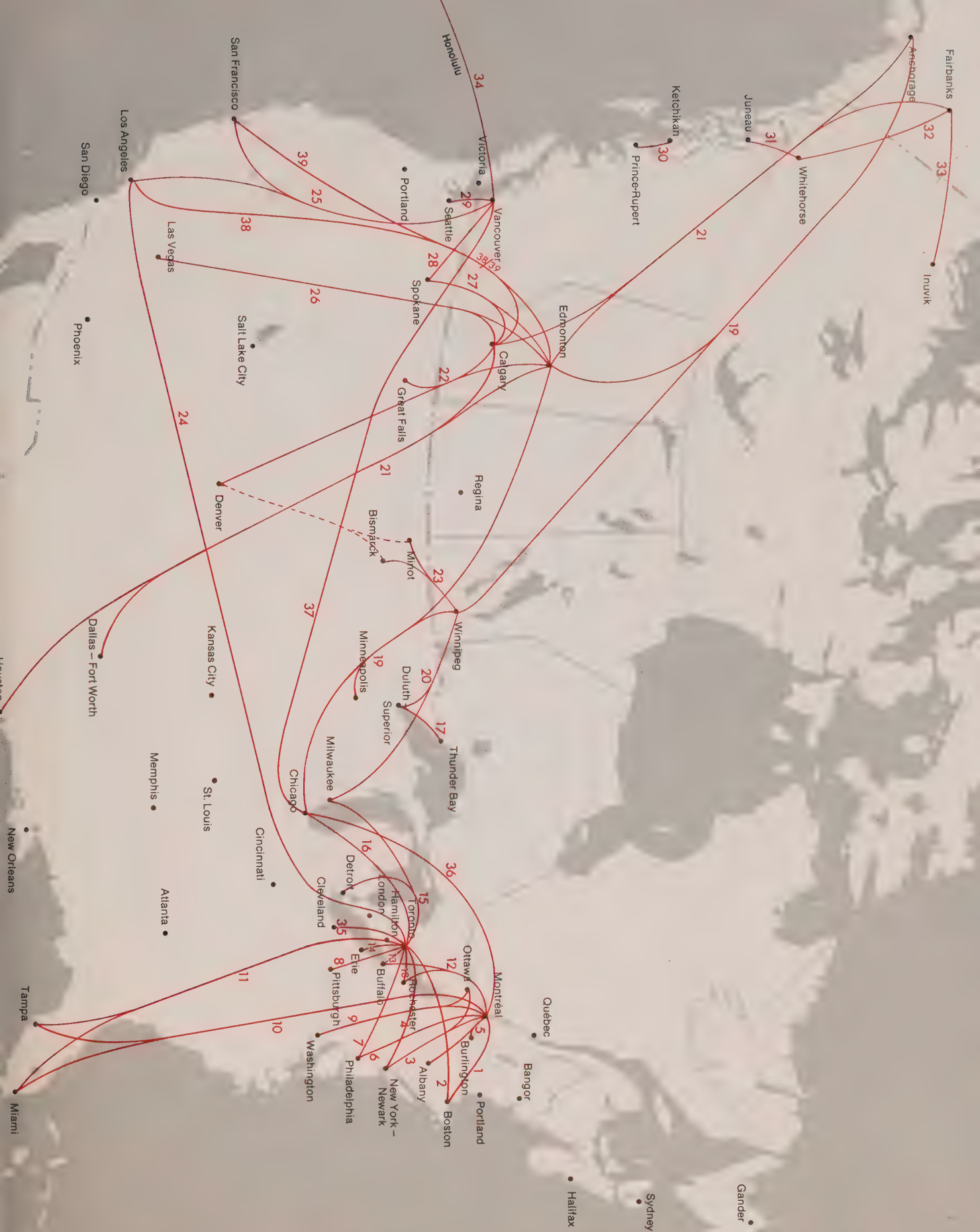
ROUTES AÉRIENNES À TAUX UNITAIRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Routes que les transporteurs américains peuvent utiliser depuis le

25 avril 1976

| | |
|---|--|
| 1) Boston-Montréal | 20) Milwaukee/Duluth-Superior-Winnipeg |
| 2) Boston-Toronto | 21) Houston/Dallas-Fort Worth-Calgary/ Edmonton-Anchorage/Fairbanks |
| 3) New York-Montréal/Ottawa | 22) Denver/Great Falls-Calgary/Edmonton |
| 4) New York-Toronto | 23) Bismarck/Minot-Winnipeg |
| 5) Albany/Burlington-Montréal | 24) Los Angeles-Toronto |
| 6) Philadelphie-Montréal | 25) Los Angeles/San Francisco-Vancouver |
| 7) Philadelphie-Toronto | 26) Las Vegas-Calgary/Edmonton |
| 8) Pittsburgh-Toronto | 27) Spokane-Calgary/Edmonton |
| 9) Washington-Montréal/Ottawa | 28) Spokane-Vancouver |
| 10) Miami/Tampa-Montréal | 29) Seattle-Vancouver |
| 11) Miami/Tampa-Toronto | 30) Ketchikan-Prince Rupert |
| 12) Buffalo/Rochester-Montréal | 31) Juneau-Whitehorse |
| 13) Buffalo-Toronto | 32) Fairbanks-Whitehorse |
| 14) Erie-Toronto | 33) Fairbanks-Inuvik |
| 15) Milwaukee/Detroit-Toronto | 34) Vancouver-Honolulu |
| 16) Chicago-Toronto | 35) Cleveland-Toronto |
| 17) Duluth-Superior-Thunder Bay | 36) Chicago-Montréal |
| 18) Rochester-Toronto | 37) Chicago-Vancouver |
| 19) Chicago-Minneapolis-Winnipeg/ Edmonton-Anchorage | 38) Los Angeles-Calgary/Edmonton |
| | 39) San Francisco-Calgary/Edmonton |

REMARQUE : Deux villes dont les noms sont séparés par un trait oblique (/) peuvent être desservies conjointement ou séparément.



CARTE 5

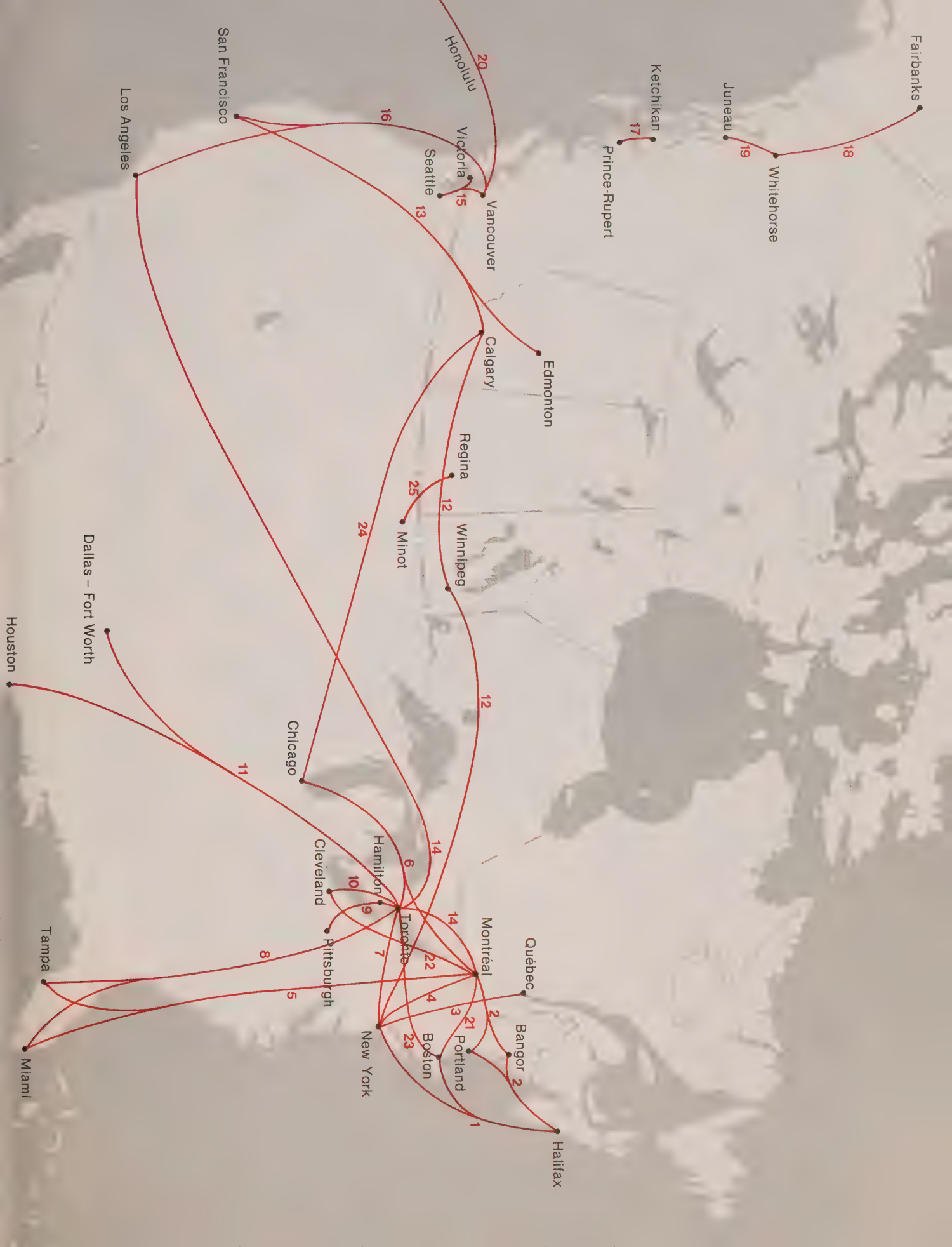
ROUTES AÉRIENNES À TAUX UNITAIRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Routes que les transporteurs canadiens peuvent utiliser depuis le

25 avril 1976

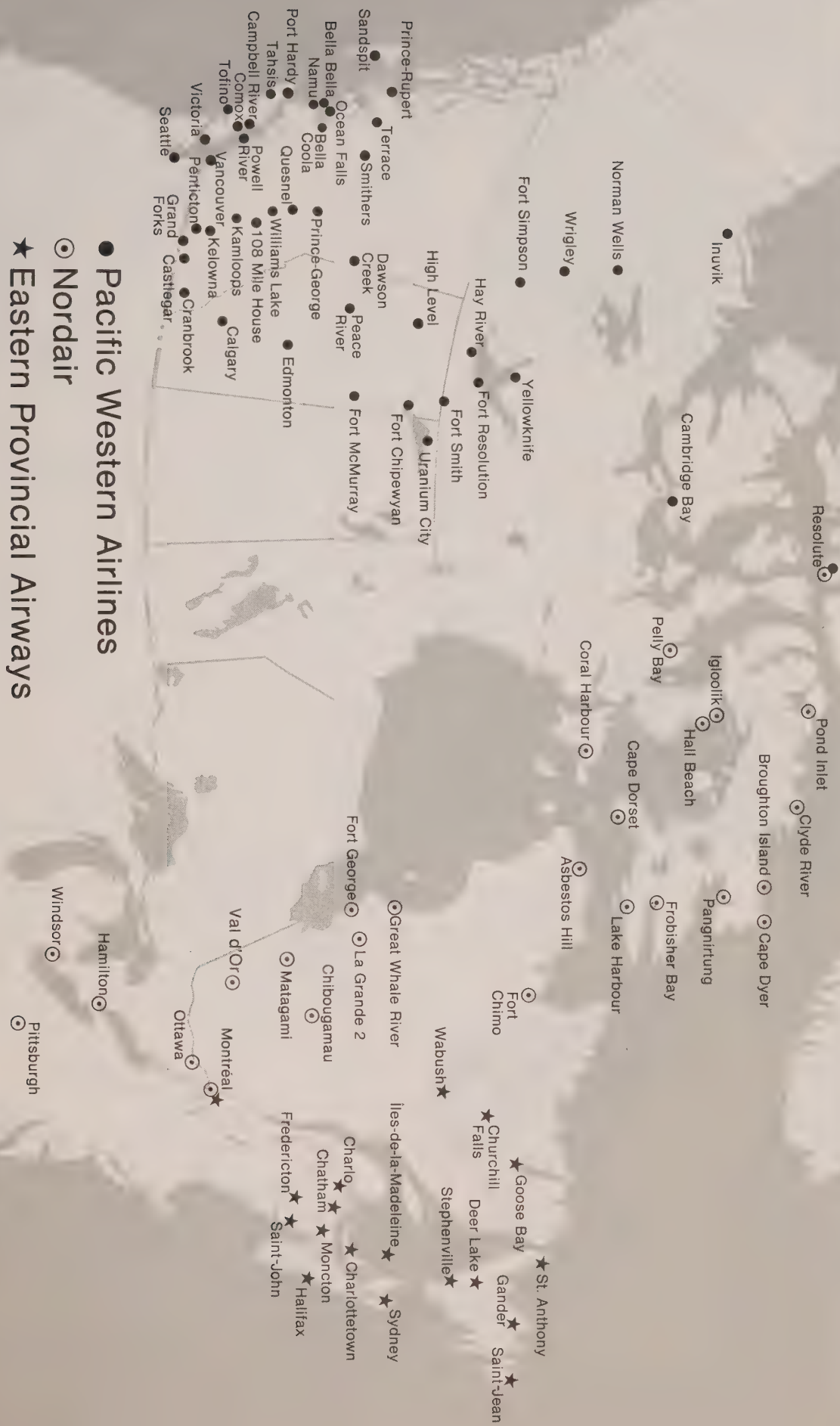
| | |
|---------------------------------------|---|
| 1) Halifax-Boston/New York | 14) Montréal-Toronto-Los Angeles |
| 2) Halifax-Bangor/Portland-Montréal | 15) Vancouver/Victoria-Seattle |
| 3) Québec-New York | 16) Vancouver-San Francisco/Los Angeles |
| 4) Montréal-New York | 17) Prince Rupert-Ketchikan |
| 5) Montréal-Tampa/Miami | 18) Whitehorse-Fairbanks |
| 6) Montréal/Toronto-Chicago | 19) Whitehorse-Juneau |
| 7) Toronto-New York | 20) Vancouver-Honolulu |
| 8) Toronto-Tampa/Miami | 21) Montréal-Boston |
| 9) Toronto-Hamilton-Pittsburgh | 22) Montréal-Cleveland |
| 10) Toronto-Cleveland | 23) Toronto-Boston |
| 11) Toronto-Dallas Fort Worth/Houston | 24) Calgary-Chicago |
| 12) Calgary-Winnipeg-New York | 25) Regina-Minot |
| 13) Edmonton/Calgary-San Francisco | |

REMARQUE: Deux villes dont les noms sont séparés par un trait oblique (/) peuvent être desservies conjointement ou séparément.

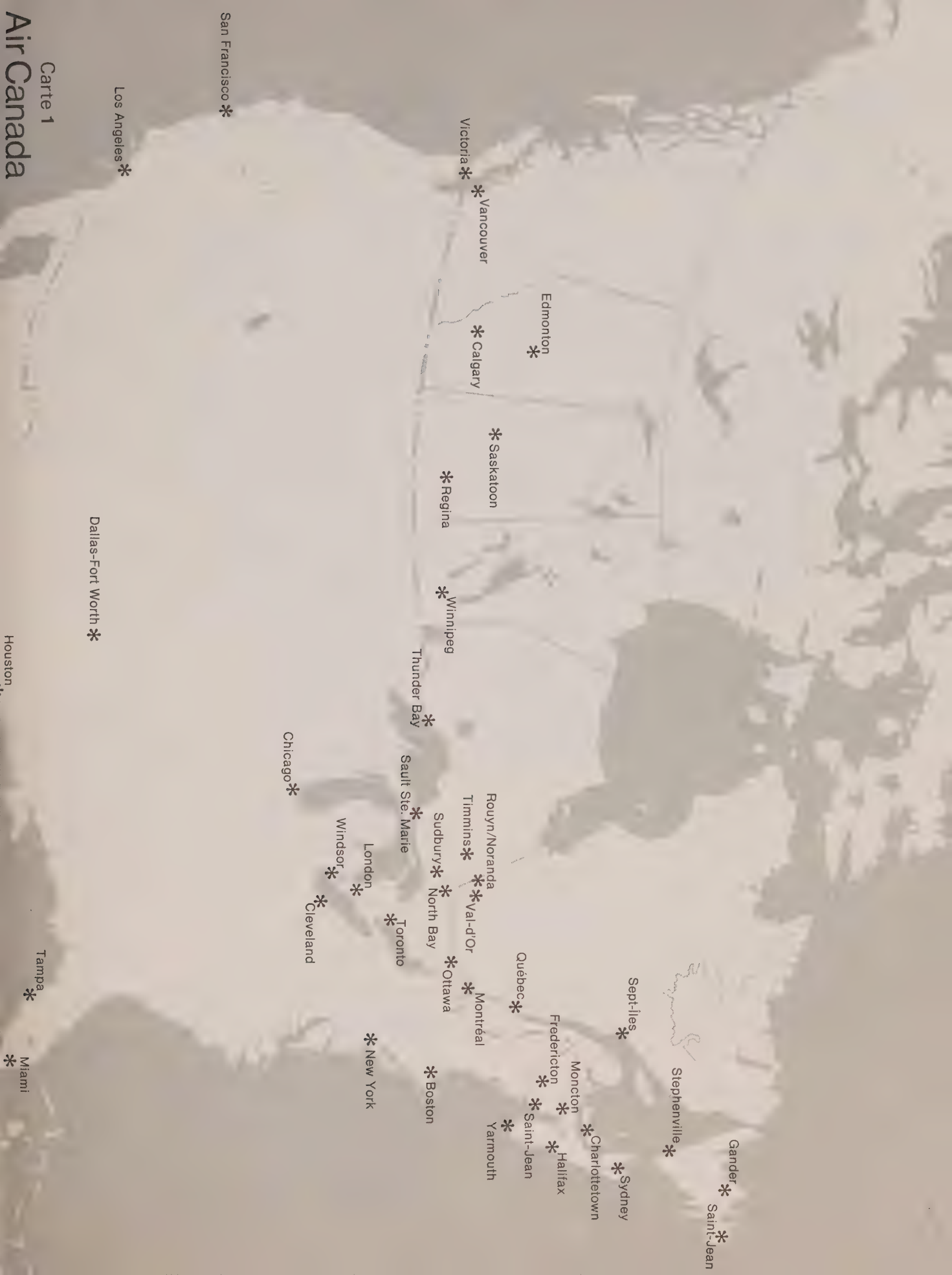




CARTE 4







Gander *
Saint-Jean *

Stephenville *

Sept-Îles *

Sydney *

Moncton *
Charlottetown *

Fredericton *
Halifax *

Saint-Jean *

Québec *

Yarmouth *

Montréal *

Val-d'Or *

Boston *

Sudbury *

Toronto *

New York *

London *

Windsor *

Cleveland *

Chicago *

Thunder Bay *

Winnipeg *

Regina *

Saskatoon *

Calgary *

Edmonton *

Vancouver *

Victoria *

San Francisco *

Los Angeles *

Dallas-Fort Worth *

Carte 1

Air Canada

Houston *

Tampa *

Miami *

Le 25 avril 1976, suite à l'entente susmentionnée, on a ajouté un certain nombre de routes transfrontalières pouvant être empruntées par les transporteurs canadiens et américains autorisés. Ces itinéraires sont indiqués sur la carte 5 (nos 21 à 24) et sur la carte 6 (nos 15 et 35 à 39). Il convient de remarquer que la carte 5 indique une liaison entre Regina (Saskatchewan) et Minot (Dakota du Nord). L'entente bilatérale susmentionnée ne fait pas mention de cette route, qui a été autorisée à la suite d'un échange de correspondance diplomatique entre le Canada et les États-Unis.

VOL TRANSFRONTALIER

C'est un voyage aérien effectué entre le Canada et les Etats-Unis.

VOL INTERIEUR

C'est un voyage aérien effectué entièrement au Canada.

ROUTES TRANSCONTINENTALES

Aux fins du présent rapport, les routes transcontinentales sont les itinéraires autorisés, exploitées au Canada par CP Air et Air Canada. Les itinéraires de CP Air vers le nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta et le Yukon ne sont pas considérés comme des routes transcontinentales.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX AU CANADA

En 1976, tout comme l'année précédente, le Comité du transport aérien de la Commission canadienne des transports (CCT) a accordé environ 1 100 permis à des transporteurs aériens offrant un ou plusieurs types de service, que ce soit à destination du Canada, à l'intérieur du pays ou vers l'étranger.

Parmi les détenteurs de permis, environ 400 offraient des services liés de près à l'industrie touristique canadienne. Ils étaient autorisés à dispenser au moins un des deux services aériens commerciaux de base directement liés au tourisme, soit:

le service aérien commercial à taux unitaire, offert en vertu d'un permis, qui est un service public de transport de passagers ou de marchandises par un aéronef entre des points précis, à un taux fixe par unité de transport, c'est-à-dire selon un tarif publié;

le service aérien commercial d'affrètement, qui est le service autorisé offert en réponse à une demande raisonnable de passagers ou de marchandises à partir d'un point précis au Canada, à un taux au mille ou à l'heure appliqué à tout un aéronef, ou selon tout autre tarif autorisé par le Comité du transport aérien.

LES TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

Il existe, au Canada, quatre catégories principales de transporteurs aériens autorisés à offrir des services commerciaux à taux unitaires et d'affrètement:

Les transporteurs transcontinentaux

Les deux transporteurs aériens transcontinentaux au Canada sont Air Canada et CP Air, qui offrent des services aériens de passagers (à taux unitaire et d'affrètement) et de fret à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les autres pays. Les cartes 1 et 2, aux pages 4 et 5, indiquent les points d'Amérique du Nord desservis par ces transporteurs selon le principe du taux unitaire.

Les transporteurs régionaux

Les cinq transporteurs régionaux désignés par le ministère des Transports pour offrir des services aériens régionaux sont Eastern Provincial Airways, Quebecair, Nordair, Transair et Pacific Western Airlines. Chacun de ces transporteurs offre des services de passagers à taux unitaire et d'affrètement et des services de fret à l'intérieur du Canada, ainsi que des services d'affrètement entre le Canada et les autres pays. Nordair et Pacific Western Airlines offrent chacun un service à taux unitaire entre le Canada et les Etats-Unis. Les cartes 3 et 4, aux pages 6 et 7, indiquent les points d'Amérique du Nord desservis par chacun de ces transporteurs ou pour eux selon le principe du taux unitaire.

Le service local

Cette catégorie groupe environ 75 transporteurs autorisés à fournir des services aériens nationaux à taux unitaire. La plupart détienne aussi un permis pour les services aériens commerciaux d'affrètement.

Le service d'affrètement

Plus de 300 transporteurs canadiens, autorisés à effectuer des vols affrétés nationaux, transfrontaliers ou internationaux, dispensent un service directement lié au tourisme.

LE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL À Taux UNITAIRE ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS

L'entente bilatérale sur le transport aérien signée le 8 mai 1974 par le Canada et les Etats-Unis a permis d'augmenter considérablement le nombre des routes aériennes entre ces deux pays. La plupart peuvent être utilisées par les transporteurs transcontinentaux et régionaux du Canada, et par les transporteurs régionaux et les grandes lignes des Etats-Unis.

Les cartes 5 et 6, aux pages 8 et 10, indiquent les routes à taux unitaire qui peuvent maintenant être utilisées par les transporteurs canadiens et américains autorisés pour relier leur pays respectif.

CHAPITRE I

INTRODUCTION

L'objectif premier de ce document est de brosser un tableau complet des prix au consommateur du transport aérien, notamment du transport consacré au tourisme en 1976. Cette année encore, l'accent a été mis sur les prix à la consommation des voyages aériens à l'intérieur du Canada, mais on les a aussi comparés à ceux des vols à destination de l'étranger et à l'intérieur des États-Unis.

La plupart des renseignements contenus dans l'édition 1975 du présent rapport valent également pour 1976.

Pour faciliter la consultation, les points suivants du rapport de 1976 qui s'appliquent uniquement à cette année apparaissent en italique.

Les renseignements concernant et 1975 et 1976 figurent en caractères normaux.

Le présent document présente successivement :

- un aperçu des transporteurs aériens dont le service et les activités touchent directement le tourisme au Canada;
- des renseignements sur les tarifs et les règlements régissant les prix des transporteurs aériens;
- les grandes lignes de la réglementation fédérale canadienne et américaine concernant l'affrètement aérien;
- les rapports quantifiables des prix payés par le consommateur pour les voyages aériens.

Sauf indication contraire, les données et les renseignements contenus dans le présent rapport valent pour 1976.

Les données et les textes connexes se caractérisent par des concepts et une terminologie propres au domaine des transports. Voici la définition des termes utilisés et non définis dans d'autres parties du rapport :

PRIX AU CONSOMMATEUR

Les tarifs et les prix par fauteuil sont établis pour le voyage aller-retour et, au besoin, comprennent la taxe fédérale canadienne et américaine sur le transport aérien.

TAXES CANADIENNES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Une taxe de 8%, ne pouvant dépasser \$8, s'applique à tous les billets aller simples ou aller-retour achetés au Canada, pour tous les vols au Canada ou en partance du Canada.

TAXE AMÉRICAINE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Une taxe de 8% sans limite maximale, s'applique aux vols effectués à l'intérieur des États-Unis et aux vols partant des États-Unis à destination d'un point situé à 225 milles ou moins de la frontière canado-américaine.

Sur les vols aller-retour du Canada aux États-Unis, une taxe de départ de \$3 est applicable sur la portion États-Unis-Canada.

DISTANCE AUTODROMIQUE

C'est la plus courte distance, en milles, entre deux points quelconques suivant la sphéricité de la terre. Il convient de remarquer que, dans le présent rapport, on utilise uniquement la distance autodromique aller-retour (A.-R.) afin d'avoir une base uniforme de comparaison des prix au consommateur.

COUT AU MILLE PAR PASSAGER (c/mp)

C'est le coût du transport d'un passager sur un mille.

VILLES JUMELÉES

Aux fins du présent rapport, cette expression désigne deux points entre lesquels existe ou pourrait exister un déplacement touristique, comme par exemple Edmonton-Montréal.

ZONES TOURISTIQUES

Ce sont des régions géographiques choisies arbitrairement, à l'intérieur desquelles ou entre lesquelles le trafic aérien est jugé important.

À l'intérieur du Canada :

Canada-États-Unis
À l'intérieur des États-Unis
Canada-Mexico-Antilles
Canada-Europe
À l'intérieur de l'Europe

VOL INTERNATIONAL

C'est un voyage aérien effectué entre le Canada et un pays autre que les États-Unis, et entre d'autres pays.

| | |
|----|--|
| 18 | — Comparaison des prix au consommateur des vols à l'intérieur du Canada avec ceux des autres zones touristiques |
| 18 | — Comparaison des prix au consommateur des tarifs excursion "10-30 jours" à l'intérieur du Canada avec des tarifs excursion semblables dans les autres zones touristiques et avec le tarif d'affrètement Canada-Europe |
| 18 | — Tableau 2: Comparaison des prix au consommateur des tarifs en classe économique et excursions à l'intérieur du Canada avec ceux des autres zones touristiques — 1976 |
| 19 | — Prix au consommateur sur les routes non-transcontinentales à l'intérieur du Canada |
| 19 | — Tableau 3: Prix au consommateur sur les routes non transcontinentales à l'intérieur du Canada — 1976 |
| 19 | — Comparaison des prix au consommateur des tarifs en classe économique et excursion: vols à l'intérieur du Canada, vols aux États-Unis et vols Canada-Europe — (1 ^{er} mars 1977) |
| 20 | — Tableau 4: Comparaison des prix au consommateur des tarifs en classe économique et excursion: vols à l'intérieur du Canada, vols aux États-Unis et vols Canada-Europe. (1 ^{er} mars 1977) |
| 20 | — Le prix au consommateur des affrètements au Canada |
| 21 | — Graphique 1: Comparaison des prix au consommateur des services à taux unitaire et d'affrètement à l'intérieur du Canada — 1 ^{er} juillet 1976 |
| 22 | — Résultats |
| 23 | VI CONCLUSIONS |
| 23 | Prix au Consommateur |
| 23 | — Service à taux unitaire |
| 23 | — Les affrètements pour passagers au Canada |
| 23 | — Comparaison du service à taux unitaire et de l'affrètement |
| 23 | VII PERSPECTIVE |
| 23 | Tendances chronologique de l'utilisation des divers moyens de transport |
| 23 | — Tableau 5: Nombre approximatif de passagers des affrètements à circuit forfaitaire du Canada à destination de l'étranger, et de l'étranger à destination du Canada |
| 25 | — Tableau 6: Nombre approximatif de passagers des affrètements anticipés du Canada à destination de l'étranger, et de l'étranger au Canada |
| 25 | — Données concernant les affrètements et les affrètements à circuit forfaitaire anticipés à partir du Canada en 1976 |
| 26 | BIBLIOGRAPHIE ET DOCUMENTS AUTORISÉS |
| 26 | Généralités |
| 26 | Taux, tarifs et points de service |
| 26 | Règles et règlements |
| 27 | Définitions et distances |

| | | |
|-----|--|----|
| I | PRÉFACE | 1 |
| II | SOMMAIRE | 11 |
| II | LES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX AU CANADA | 2 |
| | Le service aérien commercial à taux unitaire | 2 |
| | Le service aérien commercial d'affrètement | 2 |
| | Les transporteurs aériens canadiens | 2 |
| | Les transporteurs transcontinentaux | 2 |
| | Les transporteurs régionaux | 2 |
| | Le service local | 2 |
| | Le service d'affrètement | 2 |
| | Le service aérien commercial à taux unitaire entre le Canada et les États-Unis | 2 |
| | Cartes illustrant les points à taux unitaire desservis en Amérique du Nord: | |
| 4 | — Carte n° 1 — Air Canada | 4 |
| 5 | — Carte n° 2 — CP Air | 5 |
| 6 | — Carte n° 3 — Pacific Western Airlines, Nordair et Eastern Provincial Airways | 6 |
| 7 | — Carte n° 4 — Transair et Quebecair | 7 |
| 8 | Cartes illustrant les routes aériennes à taux unitaire entre le Canada et les États-Unis: | |
| 8 | — Carte n° 5 — Routes que les transporteurs canadiens peuvent utiliser depuis le 25 avril 1976 | 8 |
| 10 | — Carte n° 6 — Routes que les transporteurs américains peuvent utiliser depuis le 25 avril 1976 | 10 |
| III | LE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL À TAUX UNITAIRE | 12 |
| | A l'intérieur du Canada | 12 |
| | — la classe économique | 12 |
| | — la première classe | 12 |
| | — le tarif excursion | 12 |
| | — le tarif jeunesse | 13 |
| | — le tarif de l'âge d'or | 13 |
| | — le tarif de groupe | 13 |
| | — le tarif familial | 14 |
| | — le tarif "20% d'escompte sur les vols en Amérique du Nord" | 14 |
| | — le tarif de base du circuit forfaitaire | 14 |
| | Autre zones touristiques | 14 |
| | — le tarif excursion | 14 |
| | — le tarif de groupe | 15 |
| | — le tarif de base du circuit forfaitaire | 15 |
| IV | LE SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL D'AFFRÈTEMENT | 15 |
| | Les types d'affrètement | 15 |
| | — l'affrètement sans participation | 15 |
| | — l'affrètement à but commun et à partage au pro rata | 15 |
| | — l'affrètement anticipé (A.A.) | 16 |
| | — l'affrètement à circuit forfaitaire (A.C.F.) | 16 |
| V | LES PRIX AU CONSOMMATEUR AU CANADA | 16 |
| | Le prix au consommateur du service à taux unitaire | 16 |
| | — Rapport entre le prix au consommateur et la distance parcourue | 17 |
| | — Comparaison, en pourcentages, des tarifs en classe économique de 1975 et 1976 à l'intérieur du | 17 |
| | Canada avec ceux des autres zones touristiques | 17 |
| | — Tableau 1: Changements dans les tarifs en classe économique des zones touristiques de 1975 | 17 |
| | à 1976 | 17 |

PRÉFACE

Nous nous proposons de présenter une perspective générale des voyages aériens et du tourisme au Canada.

Au début des années 70 en particulier, on a porté beaucoup d'attention aux prix des voyages aériens, car, comme on l'a souvent souligné, le prix au consommateur des voyages aériens intérieurs était plus élevé que celui des vols à destination de l'étranger. Conscient de la situation, l'Office de tourisme du Canada a effectué, en 1973 et en 1974, des études internes visant à vérifier le bien-fondé de telles assertions.

Ces études révélaient que, à quelques exceptions près, lorsqu'on utilisait des facteurs communs de comparaison, le prix au consommateur des voyages intérieurs réguliers par les routes transcontinentales se comparait favorablement au prix des vols réguliers à destination de l'étranger. On aurait retrouvé un rapport tout aussi favorable pour les affrètements si les règlements régissant les transporteurs aériens avaient également autorisé les affrètements anticipés (A.A.) à l'intérieur du Canada.

Les études ont donné lieu à la publication d'un rapport intitulé *Voyages aériens et tourisme au Canada — 1975*. Ce sujet revêt toujours une grande importance et aussi nous sommes-nous efforcés de mettre à jour ce rapport. La présente publication est le fruit de cette initiative.

On ne saurait nier l'importance du tourisme pour l'expansion de l'économie canadienne. Ainsi, en 1975, les dépenses des visiteurs au Canada se sont élevées à 1,8 milliards de dollars pour atteindre 1,9 milliards en 1976. Ces chiffres classent le tourisme parmi les cinq premières exportations du Canada. En 1975, les dépenses directes provenant de voyages au Canada, y compris les dépenses des visiteurs étrangers, se sont chiffrées à 8,5 milliards de dollars, dont 6,7 milliards représentent les dépenses des Canadiens voyageant au Canada. En 1976, ces chiffres ont été respectivement de 9,2 et de 7,3 milliards de dollars.

Le Secteur canadien des transports a certainement bénéficié de ces 9,2 milliards de dollars en 1976 puisqu'il a reçu environ 23% du total des dépenses directes de voyages. Ce pourcentage se répartit évidemment entre les diverses formes de transport, soit les services aériens, les services maritimes, les autocars, les chemins de fer, le réseau routier et la location de véhicules. Le transport aérien, dont l'offre abonde, joue un rôle de catalyseur dans l'industrie touristique canadienne, et c'est précisément sur ce sujet que porte le présent document.

**VOYAGES AÉRIENS ET TOURISME
AU CANADA**

1976

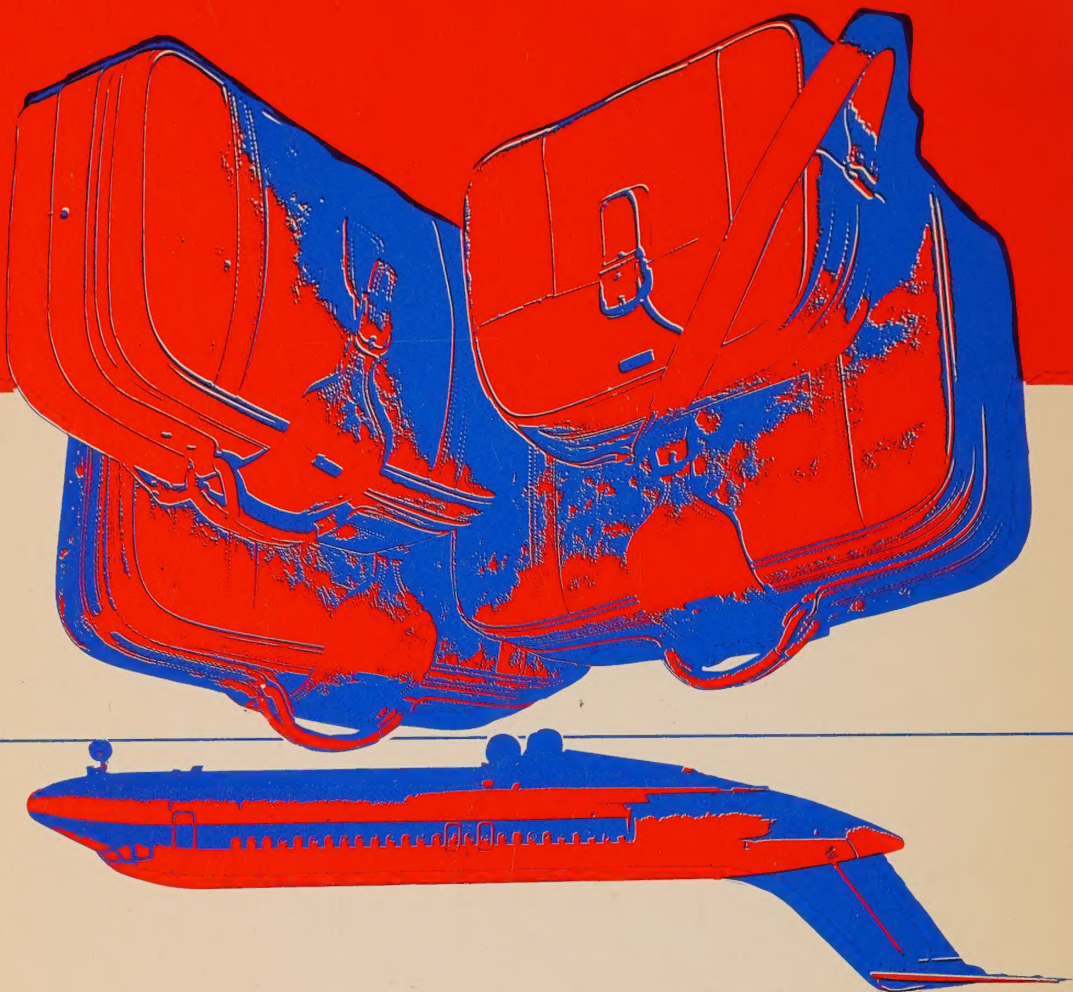


Office de tourisme
du Canada

Canadian Government
Office of Tourism

1er avril 1977

Canada



Voyages
aériens et tourisme
au Canada
1976